

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 64 • 11/2003 • ΤΙΜΗ 5,90

www.naftikachronika.gr



Οι απόψεις της πλοιοκτησίας και των φορέων της Ελληνικής Ναυτιλίας

Ευρωπαϊκή Ένωση & Νότια Κορέα Η σύγκρουση των Τιτάνων

Εκπαίδευση πληρωμάτων στη Διαχείριση Κρίσεων | 2.300 Ελληνόκτητα στην «υπερορία»



Η μόνη σύνδεση που χρειάζεστε.

Λύστε τα χέρια του πληρώματος σας χωρίς κόστος

Χάρη στην ηγετική μας θέση στις ναυτιλιακές επικοινωνίες, βρισκόμαστε στο κέντρο των πλέον σημαντικών τεχνολογικών εξελίξεων. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το Inmarsat Crew Phone. Απλά το συνδέετε στον υφιστάμενο εξοπλισμό Inmarsat και δίνετε στα μέλη του πληρώματος σας την δυνατότητα πραγματοποίησης προσωπικών κλήσεων χωρίς να βρίσκονται στην γέφυρα. Καθώς όλες οι κλήσεις χρεώνονται απευθείας στο προσωπό που καλεί, θα διαπιστώσετε ότι η διαχείριση των κλήσεων του πληρώματος καθίσταται ευκολότερη από ποτέ. Πρόκειται για μερικούς από τους λόγους για τους οποίους το Inmarsat Crew Phone είναι η μόνη σύνδεση που χρειάζεστε.

Αποκτήστε δωρεάν* το Inmarsat Crew Phone σήμερα.

Επικοινωνήστε με τον δικό σας Inmarsat Service Provider. Για πληροφορίες καλέστε το +44 (0) 2077281777 ή επισκεφθείτε τη διεύθυνση www.inmarsat.com/crewcalling.

*Η προσφορά υπόκειται στους όρους που έχουν καθοριστεί και ενδέχεται να υπάρξει κάποια χρέωση από τον εκάστοτε Inmarsat Service Provider. © 2002 Inmarsat Ltd. All rights reserved.

an inmarsat ventures company





Non stop

Intersmooth® Ecoloflex SPC

Proven, patented TBT-free antifouling technology. Constant self-polishing and smoothing. Proven 60 month capable even in severe fouling environments. Control of fouling, fuel efficiency and speed. Options for Newbuilding and Maintenance on a wide range of vessel types. 5000 vessel track record since 1992.

www.intersmoothecoloflexSPC.com

X CONSTANT REVOLUTION

X International and Intersmooth are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

International.
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, 185 35 Piraeus, Greece.
Tel: +30 210 4295 140 (8 lines), Fax: +30 210 4295 149
E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com
www.international-marine.com


AKZO NOBEL



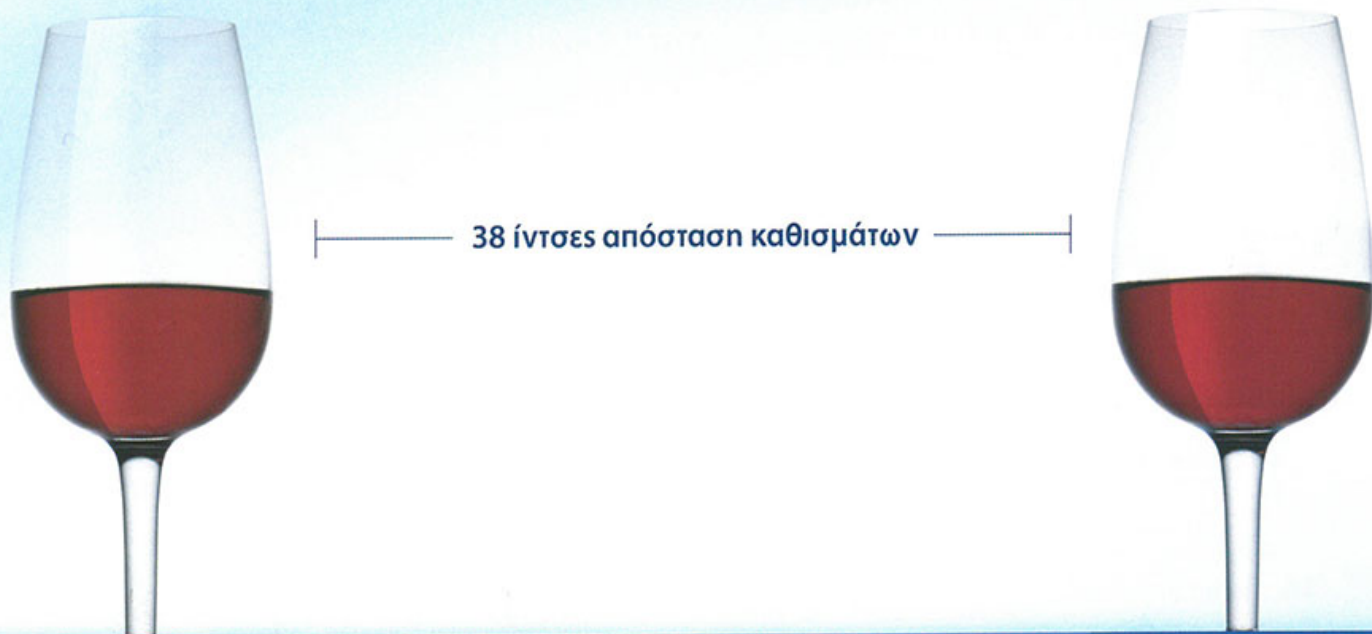
100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.
ATHENS 106 76, GREECE
TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043
E-Mail: pacatl@p-a-corp.gr



Στη δική μας Business Class σεβόμαστε τις αποστάσεις...



38 ίντσες απόσταση καθισμάτων

Επιλέγοντας να ταξιδέψετε με τις καθημερινές μας πτήσεις για **Βρυξέλλες, Λονδίνο*, Παρίσι*** θα απολαύσετε ένα ταξίδι με ...άρωμα αληθινού Business Class. Η απόσταση των 38 ιντσών (~97 εκ.) μεταξύ των δερμάτινων καθισμάτων είναι η μεγαλύτερη που προσφέρεται σε πτήσεις εντός Ευρώπης. Χαλαρώστε λοιπόν στον «προσωπικό σας χώρο» και γευτείτε μια μοναδική εμπειρία. Όλη την ξεχωριστή πολυτέλεια, την άνεση και την εξυπηρέτηση που θέλετε, εμείς σας την προσφέρουμε. Με επιλογή μενού, διάθεση πολλών τίτλων από τον ελληνικό και διεθνή τύπο, ψυχαγωγικό οπτικοακουστικό πρόγραμμα και ενημέρωση διεθνών ειδήσεων από το BBC News. Κι επειδή γνωρίζουμε απόλυτα τις ιδιαίτερες απαιτήσεις όλων εσάς που πετάτε συχνά, διαμορφώσαμε το προνομιακό Πρόγραμμα Τακτικών Επιβατών "Hellas Jet Club".

* Λονδίνο: αεροδρόμιο Heathrow & Gatwick
Παρίσι: αεροδρόμιο Charles De Gaulle

Hellas Jet Club
FREQUENT FLYER PROGRAM

 **HELLAS JET**
Απογειώνει τις απαιτήσεις σας!

50 Το συνδικαλιστικό κίνημα υπήρξε προς όφελος των εργαζομένων

Συνέντευξη του νομάρχη Πειραιά Γιάννη Μίχα

34 Νέες προοπτικές για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία: Η πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015

Άρθρο του Έρκι Λικάνεν

44 Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία δεν έχουν τη δυνατότητα να μας ανταγωνιστούν

Συνέντευξη του Kil Seon Choi

Περιεχόμενα

Νοέμβριος 2003

10. Περισκόπιο

14. Ναυτιλιακά Νέα

24. Σημείες «ευκαιρίας», 2.300 ελληνόκτητα στην υπερορία
Άρθρο του Σπύρου Ράνη

30. Διαχείριση πλήθους και κρίσεων (Crowd and Crisis Management)
Του Β. Σ. Τσελένη

33. Αφιέρωμα: Ευρωπαϊκή Ένωση VS Κορέα

34. Νέες προοπτικές για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία: Η πρωτοβουλία Leader SHIP 2015
Άρθρο του Έρκι Λικάνεν

40. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στηρίζει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Συνέντευξη του Χρήστου Φώλια

44. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία δεν έχουν τη δυνατότητα να μας ανταγωνιστούν
Συνέντευξη του Kil Seon Choi

48. Η χώρα μας συμφωνεί με τις ενέργειες της Ε.Ε.
Συνέντευξη του Αλέξανδρου Καλαφάτη

50. Το Συνδικαλιστικό κίνημα υπήρξε προς όφελος των εργαζομένων
Συνέντευξη του νομάρχη Πειραιά Γιάννη Μίχα

54. Η ανάπτυξη της ΝΕΖ θα συμβάλει στη γενικότερη οικονομική δραστηριότητα
Συνέντευξη της Ελένης Κορωνάκη

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING

ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 67 200 FAX: 010 94 08 820 TLX: 21 46 76 - 21 46 77 ANGE GR

e-mail: mail@anangelmar.com



58. Η διαμάχη μεταξύ Ευρωπαϊκής Ενώσεως και Νοτίου Κορέας για τις ναυπηγικές τιμές συνεχίζεται
Άρθρο της δρος Άννας Μπρεδήμα - Σαββοπούλου
60. Fair Trade: Σκέψεις επάνω σε ένα άρθρο του κ. Pascal Lamy
Άρθρο του Γεωργίου Μπάνου
64. Η παραπομπή στον ΠΟΕ βλάπτει τα συμφέροντα του εφοπλισμού
Συνέντευξη του Νικολάου Μανιά
66. Η Ε.Ε. φέρει μεγάλη ευθύνη
Συνέντευξη του Δημήτρη Προκοπίου
68. Η προσφυγή της Ε.Ε. στον ΠΟΕ δεν θα έχει αποτέλεσμα
Συνέντευξη του Θανάση Μαρτίνου
70. Οι κρατικές επιχορηγήσεις εξυπηρετούν πολιτικούς στόχους
Συνέντευξη του Peter R. Goodfellow
72. Τα ελληνικά ναυπηγεία εισέρχονται σε περίοδο εκσυγχρονισμού και επιχειρηματικής ευελιξίας
Συνέντευξη του Μάριου Στεργίου
76. Οι διεθνείς οργανισμοί πρέπει να είναι αρωγοί και όχι ηγέτες
Συνέντευξη του Δημήτρη Καπαϊτζή
82. Δημιουργία δικτύου απευθείας μετάδοσης πληροφορίας σχετικά με τις καιρικές συνθήκες
Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Σχολή Μηχανικών
86. Οι τηλεπικοινωνίες του Πολεμικού Ναυτικού: Παρόν και Μέλλον
Συνέντευξη του Εμμανουήλ Βελώνια
90. 70 χρόνια British Airways στην Ελλάδα
92. Παραναυτιλιακά

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 64, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2003

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωππάκης

Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μνίσια

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίνα Μαρέλιν

Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μνίσιας

Art Director: Γιώργος Παρασκευάς

Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Αν. Δόμβρος,

Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας

Υπεύθυνος Διαφήμισης: Θανάσης Αντύπας

Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή

Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΚΑΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Κατοικιών 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

♦ ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

♦ ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ

♦ ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ

Συνδρομές (10 τεύχη):

Ιδιώτες: 52,82

Ναυτικοί & φοιτητές: 46,95

Εταιρείες - Οργανισμοί: 61,62

Χώρες Ε.Ε.: 93,91

Χώρες εκτός Ε.Ε.: 102,71

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7, Πειραιάς, τηλ. 210 - 42.27.111

fax: 210 - 42.26.719, e-mail: editors@naftikachronika.gr

www.naftikachronika.gr

Web strategy development by OMNICO

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθεί ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαραχθεί, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

The bank that launched
a thousand ships

The Royal Bank of Scotland has been the face of shipping now for over 250 years. This gives us the experience and capability to find the right solution to even the most complex of requirements. As part of one of the largest banking groups in the world, we have the strength and scale to finance billion dollar transactions. We are proud of our heritage and look forward to building on it.

www.rbs.co.uk/cib

Make it happen

 **RBS**
The Royal Bank of Scotland

Η σιωπηλή δύναμη των Ελλήνων πλοιοκτητών

Η πρόσφατη πρωτοσέλιδη αρθρογραφία της αγγλικής ναυτιλιακής εφημερίδας Tanker Operator φιλοξένησε ως κύριο θέμα τη στάση των Ελλήνων πλοιοκτητών στα παγκόσμια πολιτικά δρώμενα. Σύμφωνα με το πρωτοσέλιδο δημοσίευμα της εφημερίδας, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν παραμένουν πλέον σιωπηλοί παρατηρητές των διεθνών γεγονότων. Αντιθέτως, μάλιστα, η μέχρι πρόσφατος διστακτικότητα επικοινωνίας πολλών ισχυρών ναυτιλιακών οίκων με τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης φαίνεται να εκλείπει. Το δημοσίευμα αναφέρει και αναλύει ως προς το θέμα αυτό την πολύ συζητημένη επίσκεψη του κ. Peter Swift στην Αθήνα: ο επικεφαλής της Intertanko είχε ανάμεσα στις προτεραιώ-

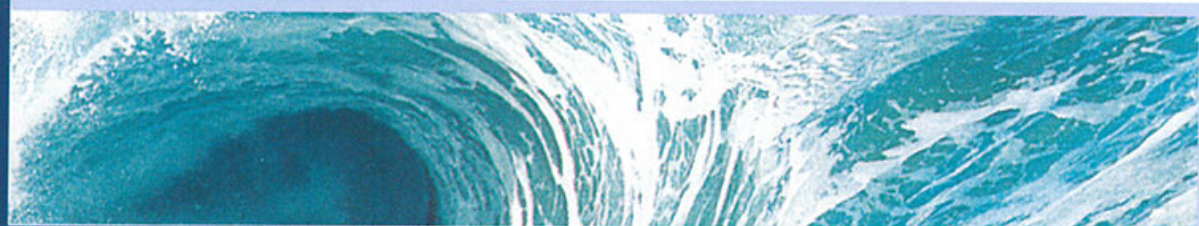
λιακά δρώμενα έχει προβληματίσει ιδιαίτερα και τη δική μας δημοσιογραφική οικογένεια. Είναι γεγονός ότι ξεφυλλίζοντας τεύχη τόσο των «Ναυτικών Χρονικών» όσο και άλλων, σημαντικών ιστορικών ναυτιλιακών εκδόσεων προηγούμενων δεκαετιών (ειδικά της περιόδου 1955 - 1975) παρατηρούμε ότι η συμμετοχή της πλοιοκτησίας στην αρθρογραφία των περιοδικών ήταν ιδιαίτερα έντονη, επίκαιρη, αλλά και καυστική.

Οι προηγούμενες γενιές γνώριζαν ίσως τη δύναμη του γραπτού λόγου και υποστήριζαν αρθρογραφικά με τις πολύτιμες σκέψεις τους τη δημοσιογραφική προσπάθεια σημαντικών εκδοτών της εποχής. Δυστυχώς η φιλοσοφία εκείνης της γενιάς, που ξεκίνησε αμέσως με-

τες της επίσκεψής του την παρότρυνση των Ελλήνων πλοιοκτητών προς μια πιο ενεργή στάση απέναντι στις διεθνείς εξελίξεις. Κατά τον κ. Swift, οι κορυφαίοι Έλληνες πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων θα πρέπει να αποδεχθούν την ευθύνη ενός πιο ενεργητικού ρόλου σε θέματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Η στάση των Ελλήνων πλοιοκτητών απέναντι στα ναυτι-

τά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, δεν ακολουθήθηκε από τους συνεχιστές της. Μετά τη δεκαετία του 1970 αρκετοί ναυτιλιακοί οίκοι προτίμησαν τη «σιωπή» και την υιοθέτηση μιας επιφυλακτικής, εάν όχι αρνητικής, στάσης απέναντι στα ΜΜΕ. Η αλήθεια είναι πως αρκετοί παράγοντες της ναυτιλίας συνειδητοποίησαν ότι όσο και να εξέφραζαν τις έγκριτες απόψεις τους - γραπτώς ή





προφορικώς- τελικά οι πολιτικοί αδιαφορούσαν, λίγο έως πολύ, για τις προτάσεις τους. Ας μην ξεχνάμε μάλιστα και την εχθρική στάση απέναντι στον ελληνικό εφοπλισμό που κράτησε κατά καιρούς η κυβέρνηση, παρασύροντας και μερικούς πολύβουους συνδικαλιστικούς φορείς.

Η εικόνα όμως της σιωπηρής πλοιοκτησίας διαφαίνεται ότι έχει σήμερα μετεξελιχθεί σε μια ώριμη και ισχυρή φωνή. Σε αυτό το πλαίσιο είναι εξαιρετικά εποικοδομητικές οι παρεμβάσεις τόσο του συνόλου του προεδρείου του Committee στο Λονδίνο όσο και του προέδρου του κ. Επ. Εμπειρικού. Με αυτογνωσία, σύνεση και αποφασιστικότητα, το Committee και ο κ. Εμπειρικός, προσωπικά, δεν δίστασαν να τοποθετήσουν ορθώς τις απόψεις τους σε θέματα που την απασχολούσαν και εξακολουθούν να την απασχολούν. Παράλληλα, αρκετές ελληνικές ενώσεις επαναπροσδιορίζουν τη στάση τους και ενδιαφέρονται να επικοινωνήσουν ανοιχτά, προς όλες τις κατευθύνσεις, τις θέσεις τους. Εντούτοις, θεωρούμε ότι οι νυν πρόεδροι των σημαντικών εφοπλιστικών ενώσεων και φορέων (κ. Αλεξανδράτος, Ευθυμίου, Βαρβατιές, Σαρρής) είναι σε θέση να διαδραματίσουν έναν ακόμα πιο σημαντικό ρόλο, λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι διαθέτουν τη χαρισματική διάθεση της επικοινωνίας.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν επισημάνει κατά καιρούς ότι μια δυνατή φωνή της πλοιοκτησίας δεν είναι αποτέλεσμα της ματαιοδοξίας ορισμένων εφοπλιστών, αλλά αντιθέτως μια ουσιαστική απόδειξη της ενεργής συμμετοχής τους στα παγκόσμια οικονομικά αλλά και κοινωνικά δρώμενα. Ειδικά σήμερα, που ο Έλληνας αλλά και ο Ευρωπαίος νομοθέτης ασχολείται με θέματα που πιθανώς να μη γνωρίζει, οι προτάσεις του εφοπλισμού είναι πιο πολύτιμες παρά ποτέ.

Και είναι ειδικά σήμερα προς τιμήν αρκετών ισχυρών ανθρώπων της ναυτιλίας μας που δέχονται με ευχαρίστηση και προθυμία να εκφράσουν με ειλικρίνεια, αμεσότητα και αποφασιστικότητα τις θέσεις και προτάσεις τους, τόσο από τις στήλες του περιοδικού μας όσο και άλλων ΜΜΕ.

Με αυτό το σκεπτικό αξίζει να επαναφέρουμε στη μνήμη μας και να προβληματιστούμε πάνω στις απόψεις του νυν ευρωβουλευτή και καταξιωμένου δημοσιογράφου κ. Ι. Μαρίνου όπως αυτές εκφράστηκαν στο άρθρο του για τη συμπλήρωση των 70 ετών ζωής των «Ναυτικών Χρονικών», τον Ιανουάριο του 2001. Κατά τον κ. Μαρίνο, «οι ίδιοι οι εφοπλιστές δεν έχουν καθόλου σχέσεις με τα μέσα ενημέρωσης, ούτε οργανωμένες υπηρεσίες δημοσίων σχέσεων για να επικοινωνούν με την κοινή γνώμη. Ακριβώς τώρα είναι οι συνθήκες καλύτερες παρά ποτέ».

Ο Έλληνας ευρωβουλευτής υποστήριξε, μάλιστα, πως «η ιδεολογία που τους καθιστούσε εχθρούς και απόβλητους έχει χρεοκοπήσει, ο κοινωνικός ιστός στην Ελλάδα έχει διαρραγεί επικινδύνως, το πολιτικό σύστημα παραπαίει και κινείται σπασμωδικά και αμήχανα, οι νέοι μάταια αναζητούν κάποια πρότυπα και κάποιες αξίες για να διαμορφώσουν όραμα, ώστε να αγωνιστούν για την υλοποίησή του. Η οικονομική και επιχειρηματική επιτυχία των εφοπλιστών μπορεί εύκολα να δελεάσει και να προκαλέσει την τάση μίμησης και άμιλλας». Μετά τρία χρόνια από τη δημοσίευση των παραπάνω απόψεων, οι σκέψεις του κ. Μαρίνου παραμένουν ακόμα επίκαιρες, αλλά κυρίως άξιες περισυλλογής και αυτοκριτικής όλων των ισχυρών της ναυτιλίας.

Η δεύτερη γενιά πλοιοκτητών συνεχίζει (και βελτιώνει) την παράδοση

Ιδιαίτερα ενθαρρυντικά και αισιόδοξα ήταν τα σχόλια του δρος Hans Payer, μέλους του Δ.Σ. του Germanischer Lloyd και διευθύνοντος συμβούλου της GL Maritime Services, για το μέλλον του ελληνικού εφοπλισμού. Σε εκδήλωση του νηογνώμονα στην Αθήνα με προσκεκλημένους Έλληνες δημοσιογράφους, ο κ. Payer διατύπωσε την άποψη ότι η νέα γενιά των πλοιοκτητών είναι ιδιαίτερα καταρτισμένη σε θέματα ναυτιλίας, ενώ, παράλληλα, διαθέτει εξαιρετική μόρφωση και εκπαίδευση τόσο από ελληνικά όσο και αλλοδαπά μορφωτικά ιδρύματα. Κατά την άποψη του Γερμανού ειδικού, η τεχνογνωσία και ο επαγγελματισμός της νέας γενιάς, σε συνδυασμό με την πολύπλευρη εμπειρία της παλαιότερης, θα εξασφαλίσουν νέες προοπτικές για την ελληνική ναυτιλία. Οι πλοιοκτήτες γονείς, λοιπόν, θα πρέπει να είναι αρκετά υπερήφανοι και αισιόδοχοι.



Σε θέση άμυνας βρίσκεται το Πακιστάν

Μετά τα πολυάριθμα δημοσιεύματα που φιλοξενήθηκαν στο διεθνή Τύπο για την απαράδεκτη κράτηση -και ολιγοήμερη φυλάκιση- ορισμένων μελών του Tasman Spirit, εκπροσώπων και ναυτικών της Polembros αλλά και της εταιρείας Tsavliris International, η κυβέρνηση του Πακιστάν εξέφρασε διαμέσου του υπουργού Τύπου της την πεποίθηση πως η χώρα διατηρεί το δικαίωμα να προφυλάξει τα συμφέροντά της με τον περιορισμό και την απαγόρευση εξόδου από το Πακιστάν ορισμένων υποδίκων μελών του πληρώματος, αλλά και ορισμένων άλλων που αναμείχθηκαν στη διάσωση

του πλοίου. Σύμφωνα με δημοσιογραφικές και διπλωματικές πληροφορίες, με αυτόν το μάλλον βίαιο τρόπο η πακιστανική κυβέρνηση προσπαθεί να πιέσει την Ελλάδα με σκοπό να αναλάβει έναν ουσιαστικό ρόλο στην επίλυση των οικονομικών διαφορών - εξαιτίας των αποζημιώσεων που ζητεί η ασιατική χώρα από την Polembros και το American Club.

As μην ξεχνάμε, πάντως, ότι το πλοίο προσάραξε λίγο έξω από το λιμάνι του Καράτσι σε εξαιρετικά άσχημη καιροκρασία εξαιτίας ισχυρότατων μουσώνων. Οι ναυτικοί βρίσκονται και πάλι στο στόχαστρο.

Ο «λέων» ξύπνησε

Αυξημένη κινητικότητα παρουσιάζουν τους τελευταίους δύο μήνες οι εκπρόσωποι των κινεζικών ναυπηγείων στις αγορές της Ευρώπης. Γενικοί διευθυντές μεγάλων ναυπηγείων, εκπρόσωποι του κινεζικού νηογνώμονα CCSI αλλά και της πολιτικής εξουσίας, της κινεζικής διπλωματίας και της τοπικής αυτοδιοίκησης, υιοθετούν νέες μεθόδους μάρκετινγκ και «οργάνουν» την Ευρώπη σε αναζήτηση νέων πελατών. Κατά τον περασμένο μήνα, ήδη δύο τοπικές αντιπροσωπείες παρουσίασαν τα προγράμματά τους στην ελληνική αγορά. Στο ίδιο πλαίσιο οργανώνονται σημαντικές διεθνείς ναυτιλιακές εκθέσεις στα μεγάλα λιμάνια της χώρας, με την τεράστια οικονομική και ηθική υποστήριξη όχι μόνο του κράτους αλλά και των τοπικών φορέων. Η Κίνα δεν βρίσκεται πλέον σε χειμερία νάρκη και έχει αρκετή όρεξη για συνεργασία με την Ευρώπη, οπότε as περιμένουμε εξελίξεις.





WE HAVE THE ABILITY. YOU HAVE THE CAPABILITY.

As a leader in satellite communications and part of the OTE Group, we provide high quality, reliable, technologically developed services all over the world. By using OTESAT-Maritel's proven services you will develop your business capabilities by:

Communicating all over the world, from any location on the globe, on land and at sea using our digital satellite voice and data communications services // Improving your company's competitiveness with our integrated telecommunications solutions // Controlling costs easily and effectively through single billing with the same provider for all services.

Expand your business capabilities through the reliability of the high quality services provided by OTESAT-Maritel, (which have been certified by the DNV in accordance with ISO 9002), knowing that you can: Utilise directly and efficiently our personal sales account manager for all your business requirements // Benefit from our 24 hour customer care support // Reduce the cost of long distance and international calls through the Voice over IP services // Avail yourselves of Internet services, specially designed for shipping.



otesat maritel

MEMBER OF OTE GROUP



Keeping you in touch, globally.



Satellite and Maritime Telecommunications S.A.
8, Aegaleo str., GR-185 45, Piraeus // Tel: +30 210 459 9500 // Fax: +30 210 459 9600
www.otesat-maritel.com // e-mail: info@otesat-maritel.com

Αμνηχανία και αναβλητικότητα

Έντονη δυσανεξία διαφαίνεται από αρκετούς ναυτιλιακούς κύκλους για την καθυστέρηση αρκετών αποφάσεων και πρωτοβουλιών από την ηγεσία του ΥΕΝ. Αρκετά θέματα έχουν «παγώσει», ενώ ο νέος υπουργός δίνει -πιθανώς ύστερα από πρωθυπουργική παράτρυνση- αποκλειστική έμφαση στη λιμενική πολιτική. Ας μην ξεχνάμε ότι τα μεγάλα λιμενικά έργα φέρνουν προσλήψεις, άρα και... ψήφους. Ειδικά σε δύσκολες μονοεδρικές πλέον εκλογικές περιφέρειες (βλ. Θεσπρωτία - Ηγουμενίτσα) απαιτείται και επιβάλλεται η προβολή του υπουργικού έργου, που στα μάτια του απλού τηλεθεατή υποδηλώνει κινητικότητα και εγρήγορση του ΥΕΝ. Όσο για την ποντοπόρο, ως γνωστόν, δεν φέρνει ψήφους, οπότε όλοι οι υπόλοιποι ας περιμένουν αρκετά ακόμα.



Η εποχή των συμμαχιών

Αν και ο Σκάπουλος δεν αγαπά τα αεροπορικά ταξίδια, εντούτοις έκκληση προκάλεσε ο νέος «γάμος» μεταξύ των δύο μεγαθηρίων Air France και

KLM. Ο κερδοφόρος γαλλικός αερομεταφορέας και ο προβληματικός αλλά τεράστιος σε όγκο εργασιών ολλανδικός ενώνονται, διατηρώντας τις ταυτότητές τους, μειώνοντας όμως εξαιρετικά τα πολυάριθμα κόστη τους. Οι δύο εταιρείες θα εξυπηρετούν με τα 540 αεροσκάφη τους 226 προορισμούς και θα απασχολούν 106.000 υπαλλήλους. Με αυτές τις σκέψεις, ας αναλογιστούμε ένα ναυτικό τραγούδι που αφορά πολλές ταλαιπωρημένες ελληνικές εταιρείες: «Πού πας караβάκι με τέτοιο καιρό;»

Πρώρες αναχωρήσεις από τη ΡΑΘΕ

Ακόμη δεν λειτούργησε καλά-καλά η Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών και ο πρόεδρος της κ. Ζησιμόπουλος αποχώρησε για άλλη θέση, σε μάλλον πιο σημαντικό υπουργείο. Οι λόγοι για την αλλαγή ρότας του κ. Ζησιμόπουλου είναι άγνωστοι. Μας λυπεί, πάντως, το γεγονός ότι άνθρωποι που κατά γενική ομολογία θεωρούνται καταξιωμένοι και ικανοί αναλαμβάνουν πόστα για τόσο σύντομο χρονικό διάστημα χωρίς όμως δεσμεύσεις απέναντι στο κράτος, άρα και στους φορολογούμενους πολίτες. Στην επόμενη συνέντευξη Τύπου, που θα οργανώσει ο νέος πρόεδρος για να ανακοινώσει τις μεγαλεπήβολες διαθέσεις και προτάσεις του, εμείς θα του υποβάλουμε μία και μόνη ερώτηση: «Είστε σίγουρος, κ. πρόεδρε, ότι σας ενδιαφέρει η θέση που αναλάβατε;»

Και ένας ακόμη «λευκός γάμος»

Τα Διοικητικά Συμβούλια των Intertanko και Intercargo αποφάσισαν και αυτά με τη σειρά τους συνεργασία με σκοπό τη μείωση των λειτουργικών τους εξόδων. Ο «λευκός γάμος» περιλαμβάνει νέα κοινή έδρα, κοινό διοικητικό προσωπικό και γενική γραμματεία αλλά και παράλληλη συνεργασία και παρακολούθηση των θεμάτων της ναυτιλίας. Η σύμπραξη των δύο ενώσεων δεν επιφέρει -ούτε αποσκοπεί προς το παρόν- την απόλυτη ένωση των δύο φορέων, αλλά την από κοινού αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού και των εμπειριών τους. Και εδώ, πάντως, αναμένονται εποικοδομητικές εξελίξεις.

Ο Σκάπουλος



Expect More.



Eurasia

Total Shipmanagement
www.eurasiagroup.com



HKMA Quality Award
Overall Winner

Επιμέλεια:

Αίσα Μαρέλου



Νηολόγιο

Αύξηση του υπό ελληνική σημαία στόλου, σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητα, παρατηρήθηκε από τις αρχές του χρόνου μέχρι και το μήνα Σεπτέμβριο του τρέχοντος έτους.

Ειδικότερα και σύμφωνα με τα στοιχεία του YEN, από την 1η Ιανουαρίου μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου του 2003 ο στόλος αυξήθηκε κατά 11 πλοία και 2.391.010 κόρους ολικής χωρητικότητας. Αναλυτικότερα στους εννέα μήνες ενεγράφησαν συνολικά 132 πλοία και 5.940.443 κόροι και διεγράφησαν 121 πλοία και 3.549.433 κόροι.

Από τα πλοία που διεγράφησαν τα έξι άλλαξαν σημαία, τρία οδηγήθηκαν σε διαλυτήρια και δύο καταστράφηκαν.

Επίσης, πωλήθηκαν 107 πλοία από τα οποία τα 17 οδηγήθηκαν σε διάλυση ενώ ένα απώλεσε τα πιστοποιητικά εθνικότητας.

Από τα έξι πλοία που άλλαξαν σημαία, τα τρία πήγαν στον Παναμά, τα δύο στη Λιβερία και ένα στη σημαία Κομόρες.

Στα τέλη Σεπτεμβρίου ο υπό ελληνική σημαία στόλος αριθμούσε 1.976 πλοία και 31.595.869 κόρους.

Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου συγκρότησε ο ΟΛΠ

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά συγκρότησε και λειτουργεί τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου με υπεύθυνη του τμήματος την κα. Μαρία Αβραμοπούλου -Σκορδυλάκη. Αυτό επεσήμανε με πρόσφατη ανακοίνωσή του ο Οργανισμός προς το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Το τμήμα θα υποστηριχθεί μελλοντικά από εξωτερικούς συμβούλους εξειδικευμένους και έμπειρους σε θέματα εσωτερικού ελέγχου. Επιπλέον όσον αφορά τις σχέσεις εταιρείας και μετόχων συγκροτήθηκε και λειτουργεί Τμήμα Εξυπηρέτησης -Σχέσεων Μετόχων και Εταιρικών Ανακοινώσεων. Στο τμήμα ανατέθηκαν οι αρμοδιότητες για την εξυπηρέτηση και τις εταιρικές σχέσεις με τους μετόχους-επενδυτές και την άσκηση των αρμοδιοτήτων των εταιρικών ανακοινώσεων. Για το θέμα της Εταιρικής Διακυβέρνησης, ο ΟΛΠ ανακοίνωσε ότι το Σχέδιο του τροποποιημένου Καταστατικού αναμένεται να εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο το οποίο και θα συγκαλέσει τη γενική συνέλευση μέχρι τις 15 Δεκεμβρίου 2003.

TURBOCHARGERS REPAIR



NAPIER



SPECIALISED SERVICE STATION

Το νέο απόκτημα της Rhonda Enterprises



Στο νεότευκτο πλοίο του εφοπλιστή Σπύρου Καρνέση έγινε η τελετή ύψωσης της ελληνικής σημαίας, στην οποία παρευρέθηκε μεταξύ άλλων και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Πασχαλίδης.

Το νέο δεξαμενόπλοιο που ονομάζεται «ΕΛΚΑ Αριστοτέλης» έχει μεταφορική ικανότητα 95.000 τόνων DW, είναι διπλού τοιχώματος και πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι η Rhonda Enterprises S.A.

Ο υπουργός στο σύντομο χαιρετισμό του, μεταξύ άλλων, τόνισε τα εξής:

«Έχουμε έναν από τους πιο ισχυρούς στόλους σε ολόκληρο τον κόσμο και τον πρώτο στην Ευρώπη. Στην Ελλάδα πρέπει να γίνει συνείδηση ότι είμαστε μια παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη και πρέπει να γίνει γνωστό ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θα ξεπεράσει τα 9 δισ. ευρώ το 2003. Όταν σε άλλους τομείς παρουσιάζονται υστερήσεις σε σχέση με τους στόχους που επιχειρούμε να προσεγγίσουμε στη χάρτα σύγκλισης, στον τομέα της ναυτιλίας οφείλουμε να διατηρήσουμε αλλά και να ενισχύσουμε το κεκτημένο του πρωταγωνιστικού ρόλου σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Επιδιώκουμε τη συνεργασία πλοιοκτησίας και ναυτεργασίας στο πλαίσιο του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής που ενεργοποιούμε άμεσα, προκειμένου να πετύχουμε το διαρκή εκσυγχρονισμό της ελληνικής ναυτιλίας».

Σύσταση επιτροπής για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές



Τη σύσταση προσωρινής Επιτροπής για τη Βελτίωση της Ασφάλειας στις Θαλάσσιες Μεταφορές αποφάσισε να εισηγηθεί στην Ολομέλεια το προεδρείο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις αρχές Νοεμβρίου.

Η Οδηγία για την Επιτροπή είναι να εξετάσει λεπτομερώς τις θαλάσσιες καταστροφές, ιδιαίτερα τις περιπτώσεις των πετρελαιοφόρων «Prestige» και «Erika» καθώς και άλλα ατυχήματα και περιστατικά.

Επιπλέον προβλέπεται ότι θα εισέλθει σε βαθύτερη ανάλυση των οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων που επιφέρουν αυτές οι καταστροφές σε σχέση με τις ζώνες αλιείας, τη βιομηχανία, τον τουρισμό, το περιβάλλον και την υγεία αλλά και να προβεί σε αποτίμηση γενικότερα των κανονισμών για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές και της εφαρμογής αυτών των κανονισμών από τα κράτη - μέλη, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία. Επίσης, η Επιτροπή θα αναλάβει την αναζήτηση τρόπων διασφάλισης της εφαρμογής των εισηγήσεων που περιλαμβάνονται στην απόφαση της 23ης Σεπτεμβρίου 2003 και θα προτείνει τη λήψη επιπλέον μέτρων τα οποία θεωρούνται αναγκαία. Η εντολή της 44μελούς Επιτροπής είναι εξαμηνιαία, στο τέλος δε του εξαμήνου θα παρουσιάσει την έκθεση στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

CENTER - SPARE PARTS



TURBOMARE
KOSTAS PARASKEVOPOULOS

8, ARISTOTELOUS STR., DRAPETSONA 186 48
Tel. +30 210 4082680/1, Fax. +30 210 4082682
e-mail. turbomar@otenet.gr



Οι αγοραπωλησίες πλοίων

Από την Overseas Agency Ltd

Η πορεία της ναυλαγοράς των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου έκλειψε κυριολεκτικά την παράσταση κατά την περίοδο που διανύσαμε από την τελευταία μας ανασκόπηση. Οι δείκτες -και τα ανάλογα κέρδη που αντιπροσωπεύουν- εκτοξεύτηκαν σε υψηλότερα επίπεδα με ραγδαίους ρυθμούς. Συγκεκριμένα -και μέχρι τα μέσα Οκτωβρίου- ο Baltic Dry ξεπέρασε τις 4.000 μονάδες, αφού κατά την περίοδο κέρδισε 1.862 μονάδες σε ποσοστό 74,5%, κλείνοντας στις 4.363. Ο δείκτης των Capes, κερδίζοντας 3.168 μονάδες, ένα ποσοστό της τάξεως του 88%, έκλεισε πάνω από τις 6.000 μονάδες, στις 6.770. Σχετικώς πιο ήπια ήταν η άνοδος για το δείκτη των Panamax, με τον τελευταίο να κερδίζει 1.661 μονάδες και να διαμορφώνεται στις 3.985, μια άνοδο της τάξεως του 71,5%. Τέλος, ο δείκτης των Handymax οδεύει ταχέως προς τις 22.000 μονάδες, αφού έχει κερδίσει 6.867 μονάδες, ποσοστό 48,43%, κλείνοντας στις 21.047.

Από την άλλη, στο χώρο των δεξαμενόπλοιοι, τα επίπεδα της ναυλαγοράς μπορούν να θεωρηθούν σταθερά, με εξαίρεση τα VLCC's που κινήθηκαν πτωτικά. Αρκεί να αναφερθεί πως οι μέσοι ναύλοι για ένα VLCC, που στα μέσα Σεπτεμβρίου κυμαινόταν γύρω στα 70.000 δολάρια την ημέρα, τώρα έχουν υποτριπλασιαστεί.

Ο τομέας των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων παρουσιάζει κι αυτός με τη σειρά του αυξημένη κινητικότητα αλλά και μια σχετική σύγχυση. Η πορεία της ναυλαγοράς και η ταχύτερη βελτίωση του επιπέδου των ναύλων σε ημερήσια βάση δημιουργεί προβλήματα προσαρμοστικότητας από πλευράς τόσο των πωλητών όσο και των αγοραστών, οι οποίοι καλούνται να πράξουν σε μια ταχύρρυθμη μεταβαλλόμενη πραγματικότητα. Σε γενικές γραμμές, πολλοί ταλαντεύονται ανάμεσα στα κέρδη που θα τους απέφερε η πώληση ενός πλοίου και στις απολαβές που έχουν από την ημερήσια εκμετάλλευση των

μονάδων τους, με αποτέλεσμα να ζητούν υψηλότερα αντίτιμα τα οποία καλούνται να «αντιμετωπίσουν» οι αγοραστές.

Από την άλλη, μεγάλος αριθμός πλοιοκτητών, προσπαθώντας να εισέλθει πιο δυναμικά στην αγορά, προχωρά στην απόκτηση -ακόμα και υπερήλικων- μονάδων σε τιμές υψηλές, το ρίσκο των οποίων εξισορροπούν μέσω των υψηλότερων ναυλώσεων, οι οποίες σε γενικές γραμμές οδηγούν σε πολύ μικρούς χρόνους απόσβεσης της επένδυσης.

Ο χώρος των ναυπηγήσεων παρουσίασε γενικά αυξημένη κινητικότητα κατά την περίοδο αυτή, που είχε συνέπεια διαθέσιμες κλίνες να υπάρχουν για παράδοση μόνο από το 2006 και έπειτα.

Σε γενικές γραμμές, οι τιμές των νεότευκτων εμφανίζονται ανοδικές και αυτό οφείλεται όχι μόνο στο γεγονός ότι οι τιμές του σιδήρου διαγράφουν ανοδική πορεία, αλλά και ότι τα γεν και won έχουν υπερτιμηθεί σε σχέση με το δολάριο εκτινάσσοντας έτσι στα ύψη το οριακό κόστος της κάθε γιάρδας.

Συγκεκριμένα, για Handymax με αύξηση περίπου 1,43 % και τιμή γύρω στα δολ. ΗΠΑ 21,3 εκατομμύρια και VLCC'S με αύξηση περίπου 1,44 % και τιμή γύρω στα δολ. ΗΠΑ 70,5 εκατομμύρια.

Τέλος, σε ό,τι αφορά τον τομέα των διαλύσεων, η έλλειψη προσφοράς που δημιουργεί μια ναυλαγορά σαν την υπάρχουσα, η οποία ελαχιστοποιεί την πιθανότητα για διάλυση πλοίων, εξουδετέρωσε τη διορθωτική τάση που είχε εκδηλωθεί προ εβδομάδων στις τιμές.

Έτσι, από την τελευταία μας ανασκόπηση, ο χώρος σημείωσε άνοδο (ενδεικτικά για φορτηγά πλοία) από τα \$210/ldt, στα \$240/ldt (μέσα Οκτωβρίου).

Σε γενικές γραμμές τα επίπεδα των τιμών κυμαίνονται γύρω στα \$240/ldt για φορτηγά, στα \$250/ldt για δεξαμενόπλοια και στα \$240/ldt για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

FILTERS

SHIPPING FILTERS
OIL - FUEL - HYDRAULIC
INOX

SEPARATORS
OIL - WATER SEPARATORS

COMPLETE TECHNOLOGICAL SUPPORT
PERMANENT DEPOSIT
DIRECT DELIVERY



GENERAL FILTERS

Our Company covers entire regarding the filter. Addressing in us, you henceforth have the support of one from the bigger and specialised enterprises in the space of shipping and industry.

We import filters of surnames of houses of abroad covering each concrete your need. Our multiannual experience in the sector of manufacture, as well as our collaboration with the FILTROMIHANIKI that applies the system of guarantee of quality ISO 9002, guarantees the most excellent quality of our manufactures and the right choice of filters.

30 RETSINA St • PIREAUS • 185-40
TEL. 210-4132805, 210-4134012, FAX 210-4132806
www.filters.gr • e-mail: filters@filters.gr

ARGO
FILTER

Luberfiner

MANN
FILTER

VOKES

PALL

Fleetguard

Hengst

RACOR

Υψωσαν την ελληνική σημαία

Το ναυπηγούμενο Δ/Ξ ΚΑΠ ΛΕΟΝ, σημαίας Παναμά, 81.310 κοx, της πλοιοκτήτριας εταιρείας Eggli Tankers Inc. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd.

Το ναυπηγούμενο Φ/Γ ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΙ, σημαίας Παναμά, 87.597 κοx, της πλοιοκτήτριας εταιρείας Delfini Naviera S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Carras (Hellas) S.A.

Το ναυπηγούμενο Δ/Ξ ΠΡΟΣΚΑΪ, σημαίας Λιβερίας, 23.235 κοx, της πλοιοκτήτριας εταιρείας Crossroads Shipping & Trading Corp. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Metrostar Management Corp.

Το ναυπηγούμενο Φ/Γ ΜΑΡΟΥΔΙΩ, σημαίας Λιβερίας, 31.269 κοx, της πλοιοκτήτριας εταιρείας Appleton Shipping Ltd με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Niovis Shipping Co. SA.

Το Δ/Ξ ΚΑΜΑΡΙ, σημαίας Κορέας, 67.737 κοx, της πλοιοκτήτριας εταιρείας Pierce Arrow Trading S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Avin International S.A.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Πασχαλίδης ευχαρίστησε τους κ. Πήτερ Γ. Λιβανό, Ιωάννη Μ. Καρρά, Θεόδωρο Αγγελόπουλο, Ηλία Μαυρολέοντα και Γεώργιο Β. Βαρδινογιάννη, Γεώργιο Ι. Βαρδινογιάννη και Βαρδή Βαρδινογιάννη αντιστοίχως για τις αποφάσεις τους αυτές.

Εν τω μεταξύ, σε ανανέωση του στόλου της προχωράει η ναυτιλιακή εταιρεία Trade & Transport Inc., η οποία ανήκει στον Όμιλο Εταιρειών Καλλιμανόπουλου. Η εταιρεία παρήγγειλε τρία δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος, μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου, στα κινεζικά ναυπηγεία New Century Shipyard.

Τα τρία πλοία, χωρητικότητας 73.400 dwt, έχουν υψώσει την ελληνική σημαία

Επίσης, στη συμφωνία συμπεριλαμβάνεται και option για την κατασκευή ακόμη ενός δεξαμενόπλοιου.

Η παράδοση των τριών δεξαμενόπλοιων αναμένεται να ξεκινήσει το δεύτερο εξάμηνο του 2006 και να ολοκληρωθεί το πρώτο εξάμηνο του 2007.

Παράλληλα, η Royal Caribbean Cruises προχώρησε στην παραγγελία ενός ακόμη μεγαλύτερου μοντέλου κρουαζιερόπλοιου, του Ultra Voyager.

Το πλοίο θα παραδοθεί στην εταιρεία το δεύτερο εξάμηνο του 2006.

Το νέο κρουαζιερόπλοιο θα κατασκευαστεί στα ναυπηγεία της Φινλανδίας Kvaerner Masa - Yards, θα είναι κατά 15% μεγαλύτερο από τα πλοία της σειράς Voyager, θα διαθέτει 18 ορόφους, η ταχύτητά του θα φτάνει τους 22 κόμβους και θα έχει 126 πόδια πλάτος και 1.112 πόδια μήκος.

Αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος

Ξεπέρασε τα έξι εκατομμύρια ευρώ το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα για το διάστημα Ιανουαρίου - Αυγούστου 2003. Ειδικότερα σε αυτό το οκτάμηνο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε στα 6.122,0 εκατομμύρια ευρώ έναντι 5.691,6 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου οκταμήνου 2002. Όσον αφορά το μήνα Αύγουστο του τρέχοντος έτους, το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφτασε τα 677,5 εκατομμύρια ευρώ από 657,3 εκατομμύρια ευρώ του Αυγούστου του 2002.

Για τη χρονιά 2002 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 8,5 δισ. ευρώ, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 343 εκατ. ευρώ σε σχέση με το 2001.

Επισημαίνεται ότι από το έτος 1999 διαφοροποιήθηκε από την Τράπεζα της Ελλάδος η μεθοδολογία υπολογισμού του ναυτιλιακού συναλλάγματος σύμφωνα με τις απαιτήσεις των διεθνών οργανισμών (ΔΝΤ, Ευρωπαϊκή Τράπεζα κ.λπ.).

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996



MV Frio London, 200,000 cbft, built 1996

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities. Operating more than 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 26 years.



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft, built 1999

Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

or Frigoship Chartering GmbH, Hamburg:
Tel : +49-40-3860540,
Fax : +49-40-38612870
e-mail: reefers@frigoship.de



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Also directly available in: London, Las Palmas, Shanghai, Pusan, Vigo, Madrid, Seattle, Buenos Aires, Riga, Vladivostok and The Falkland Islands.



Το χρονοδιάγραμμα του Συμβουλίου Υπουργών

Την ανάγκη συνέχισης μιας στενής συνεργασίας με στόχο την ποιοτική ναυτιλία, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε συνδυασμό με την απασχόληση, την εκπαίδευση, την ανάδειξη του ναυτικού επαγγέλματος και την προσέλκυση νέων σ' αυτό, συζήτησαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Πασχαλίδης και η αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αρμόδια επίτροπος Μεταφορών και Ενέργειας Loyola de Palacio, στη συνάντηση που είχαν στο περιθώριο των εργασιών του Συμβουλίου Υπουργών Θαλασσιών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα θέματα του Συμβουλίου

Αναλυτικότερα, στη διάρκεια του Συμβουλίου και κατά τη συζήτηση της πρότασης Κανονισμού για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Πασχαλίδης επεδίωξε και επέτυχε την υιοθέτηση από το Συμβούλιο Υπουργών μιας πιο ευέλικτης διαδικασίας σε ό,τι αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του πιο πάνω Κανονισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Ο ΥΕΝ με παρέμβασή του στήριξε τη συνολική συμβιβαστική πρόταση της ιταλικής προεδρίας που απέβλεπε στην επίλυση των εκκρεμών ζητημάτων και δημιουργήσε κατάλληλο κλίμα, προκειμένου να οδηγηθεί το Συμβούλιο Υπουργών στην αποδοχή της πρότασης Κανονισμού από το σύνολο των υπουργών Μεταφορών.

Στο θέμα της ασφάλειας, η πάγια θέση της Ελλάδας ήταν πιο ευέλικτες διαδικασίες, ιδιαίτερα για τα πλοία πέτρας της κατηγορίας Α', όπου συμφωνήθηκε πως μέ-

χρι την 1η Ιουλίου του 2007 θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η ανάλυση της επικινδυνότητας και να αποφασιστεί από τα κράτη-μέλη σε ποια πλοία και λιμάνια θα εφαρμοστούν τα μέτρα του ISPS.

Ο Κανονισμός που υιοθετήθηκε προβλέπει, για μεν τα λιμάνια και τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες να προχωρήσουν τα μέτρα μέχρι την 1η Ιουλίου 2004, για τα επιβατηγά Α' κατηγορίας μέχρι την 1η Ιουλίου του 2005.

Η Ελλάδα αντιτίθεται στην ποινικοποίηση της ρύπανσης

Για το θέμα των ποινικών κυρώσεων σε υπαίτιους θαλάσσιας ρύπανσης, ο ΥΕΝ υποστήριξε τη θέση πως το πλαίσιο Marpol σε συνδυασμό με τη σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, τη σύμβαση UNCLOS, είναι ένα επαρκές πλαίσιο το οποίο καλύπτει τα ενδεχόμενα θαλάσσια συμβάντα.

Ο κ. Πασχαλίδης επισήμανε με παρέμβασή του στο Συμβούλιο ότι υπάρχει μια τάση αυστηροποίησης των διατάξεων, προσθέτοντας ότι «άλλο ζήτημα η αυστηροποίηση και άλλο η ποινικοποίηση της θαλάσσιας δραστηριότητας, πέρα από τα διεθνώς ισχύοντα, κάτι που είναι και εξ ορισμού αντίθετο με την επιδιωξή μας να αναδείξουμε το ναυτικό επάγγελμα, να το αναβαθμίσουμε και να προσελκύσουμε περισσότερους νέους σε αυτό».

Τα εννέα σημεία του Κανονισμού 1726/2003

Όσον αφορά την εφαρμογή του Κανονισμού 1726/2003, που αναφέρεται στην απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος από τα λιμάνια της



Ευρώπης και τέθηκε σε εφαρμογή στις 21 Οκτωβρίου 2003, τα εννέα σημεία του νέου καθεστώτος είναι:

- Όλα τα Δ/Ξ κατηγορίας 1 (Pre-Marpol) που παραδόθηκαν το έτος 1980 ή νωρίτερα, θα απολέσουν από τις 21 Οκτωβρίου το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία Κ-Μ της Ευ. Ένωσης και δεν θα επιτρέπεται στα Δ/Ξ, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, να καταπλέουν σε λιμένα ή σταθμό ανοικτής θάλασσας ή να αποπλέουν από αυτούς ή να αγκυροβολούν σε περιοχή αγκυροβολίας που υπάγεται στη δικαιοδοσία ενός Κ-Μ. Για τα Δ/Ξ κατηγορίας 1 που παραδόθηκαν το έτος 1981, το έτος απόσυρσης θα είναι το 2004 και γι' αυτά που παραδόθηκαν το 1982 ή αργότερα, το έτος 2005.
- Όλα τα Δ/Ξ κατηγορίας 2 και 3 που παραδόθηκαν το έτος 1975 ή νωρίτερα, θα απολέσουν από τις 21 Οκτωβρίου το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία Κ-Μ της Ευ. Ένωσης και δεν θα επιτρέπεται στα Δ/Ξ ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν να καταπλέουν σε λιμένα ή σταθμό ανοικτής θάλασσας ή να αποπλέουν από αυτούς ή να αγκυροβολούν σε περιοχή αγκυροβολίας που υπάγεται στη δικαιοδοσία ενός Κ-Μ. Η διάταξη της νέας παρ. 2 του άρθρου 4 του Κανονισμού επεκτείνει για ορισμένη κατηγορία Δ/Ξ το χρόνο απόσυρσης, που λήγει το 2010.
- Σε κανένα μονού κύτους Δ/Ξ, που μεταφέρει βαρέα κλάσματα πετρελαίου, ανεξαρτήτως της σημαίας του, δεν θα επιτρέπεται από τις 21 Οκτωβρίου να καταπλέει σε λιμένα ή σταθμό ανοικτής θάλασσας ή να αποπλέει από αυτούς ή να αγκυροβολεί σε περιοχές αγκυροβολίας που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους-μέλους, εκτός εάν το πετρελαιοφόρο αυτό ανήκει στα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους.
- Από το έτος 2005 και μετά την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσής τους, όλα τα Δ/Ξ κατηγορίας 2 και 3, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν και

ηλικίας πάνω από 15 έτη θα πρέπει να έχουν περάσει CAS, προκειμένου να τους επιτραπεί να καταπλέουν σε λιμένες ή σταθμούς ανοικτής θάλασσας ή να αποπλέουν από αυτούς ή να αγκυροβολούν σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους-μέλους.

- Για τα Δ/Ξ κάτω των 5.000 DWT καθιερώνεται μεταβατική περίοδος μέχρι το 2008, μετά την παρέλευση της οποίας θα απαγορεύεται η μεταφορά βαρέων πετρελαιοειδών από τα πλοία της κατηγορίας αυτής.
- Εισάγεται ειδική ρύθμιση για τα Δ/Ξ που φέρουν ενισχύσεις παγοπροστασίας στα τοιχώματά τους, για να ανταποκριθούν σε περιπτώσεις που επιβάλλει το πάγωμα των υδάτων.
- Ο υπόψη Κανονισμός πρέπει να εφαρμοσθεί πλήρως από τα Κ-Μ. Τα Κ-Μ δεν έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόσουν τον Κανονισμό μερικώς ή να επιλέξουν ορισμένες διατάξεις. Επιπροσθέτως, ο Κανονισμός τίθεται απευθείας σε εφαρμογή καθ' όσον δεν απαιτείται να ενσωματωθεί στην εθνική έννομη τάξη και επιβάλλει δικαιώματα ή υποχρεώσεις στους Ευρωπαίους πολίτες κατά τον ίδιο τρόπο όπως η εθνική νομοθεσία. Τα Κ-Μ, τα κυβερνητικά όργανα και τα δικαστήρια δεσμεύονται απευθείας από το κοινοτικό δίκαιο και θα πρέπει να συμμορφώνονται κατά τον ίδιο τρόπο, όπως στην περίπτωση της εθνικής νομοθεσίας.
- Ο υπόψη Κανονισμός θα ισχύσει για τις δέκα υποψήφια χώρες όταν αυτές θα καταστούν πλήρη μέλη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το 2004, εκτός εάν τεθούν ενωρίτερα σε εφαρμογή με εθνική νομοθεσία.
- Ο Κανονισμός αυτός θα ισχύσει επισήμως με καθυστέρηση λίγων μηνών επίσης για τις χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συμφωνίας (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν).

Το διεθνές πλαίσιο να εναρμονιστεί με το ευρωπαϊκό

Ο κ. Πασχαλίδης πρόσθεσε ότι στις αρχές Δεκεμβρίου, στον IMO, θα επιχειρηθεί μια εναρμόνιση του διεθνούς πλαισίου με το ευρωπαϊκό πλαίσιο με στόχο οι περιφερειακοί κανονισμοί που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος να διέπονται από μια διεθνή νομιμότητα και να είναι εναρμονισμένοι με το παγκόσμιο επίπεδο του IMO.

Ο YEN ζητεί συγχρηματοδότηση από την Ε.Ε.

Για τα έργα που πρέπει να γίνουν σε 50 ελληνικά λιμάνια, προκειμένου να εφαρμοστούν οι διατάξεις του Κώδικα ISPS, ο Έλληνας υπουργός ζήτησε συγχρηματοδότηση από την Ε.Ε.

«Αναφερόμαστε σε πάρα πολλά λιμάνια», τόνισε ο κ. Πασχαλίδης και πρόσθεσε: «Σε μια πρώτη φάση μέχρι το 2004 πρόκειται για 50 λιμάνια, από αυτά τα 8 είναι ολυμπιακής χρήσης και ήδη το πρόγραμμα είναι σε

εξέλιξη. Αλλά προοδευτικά στα περισσότερα λιμάνια θα αρχίσουν να εφαρμόζονται οι διατάξεις του ISPS, που σημαίνει ένα πρόσθετο κόστος, όπως ένα πρόσθετο κόστος ασφάλειας θα πρέπει να υπολογίσουμε και στα πλοία.

Έτσι είναι πολύ λογικό να σκεφτεί κάποιος πως όλα αυτά θα μετακυλισθούν στο κόστος χρήσης των πλοίων και των λιμανιών, που σημαίνει πιο ακριβούς ναύλους, πιο ακριβές λιμενικές υπηρεσίες.

«Γι' αυτόν το λόγο δήλωσα στο Συμβούλιο ότι μια χώρα με τόσο πολλά λιμάνια, τόσο πολλά πλοία, τόσο πολλά δρομολόγια, ζητάει από σας να μεριμνήσετε. Κάθε μέτρο που αποφασίζεται σ' αυτόν τον τομέα, έχει μεγαλύτερες επιπτώσεις στην ελληνική πραγματικότητα».

Επίσης, ο κ. Πασχαλίδης επισήμανε την ανάγκη οι αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης να στηρίζονται σε διεθνείς κανόνες και πρότυπα με παράλληλη προσπάθεια βελτίωσης και στήριξής τους μέσω των αρμόδιων διεθνών οργανισμών.

Τρεχαντήρια

ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ - ΜΕΖΕΔΟΠΩΛΕΙΟ

Ακτή Αλ. Κουμουνδούρου 52
185 33 Μικρολίμανο Πειραιάς
Τηλ.: 210 4127900, Τηλ./Fax: 210 4175643

Το παλιό παραδοσιακό ζυθεστιάτοριο «Πράσινα Τρεχαντήρια» στέκει πολλών επωνύμων, επαναλειτουργεί με την πρώτη του διεύθυνση, των ιδιοκτητών του, στη ψυχή του Μικρολίμανου.

Πλήρως ανακαινισμένος, ο άνετος και αξιοπρεπής χώρος του, στολίστηκε διακριτικά με καινούργια και παλιά... σκαριά... Το έμπειρο και γνώριμο προσωπικό του μαγαζιού, με πολλή φροντίδα και σεβασμό προς τον πελάτη, προσφέρει «ζωντανά» ψάρια από Μυτιλήνη, Κύθηρα, Αίγιο, γαρίδα-γάμπαρη από Πλαταμώνα, θαλασσινά σε κλασικές νησιώτικες συνταγές.

Τα μενού συμπληρώνουν οι ασταχομακαρονάδες και τα ριζότα, ποικιλία από σαλάτες, βραστά και ψητά λαχανικά. Τα σπιτίσια σοκολατένια γλυκά είναι το ευχάριστο συμπλήρωμα, στο τέλος του δείπνου ή του γεύματος.

Με την επωνυμία λοιπόν «Τρεχαντήρια» και με τη σιγουριά ότι μπορούμε να σας προσφέρουμε ένα εξαιρετικό ποιοτικό γεύμα ή δείπνο, σας περιμένουμε για να σας ταξιδέψουμε στις γεύσεις του Αιγαίου.



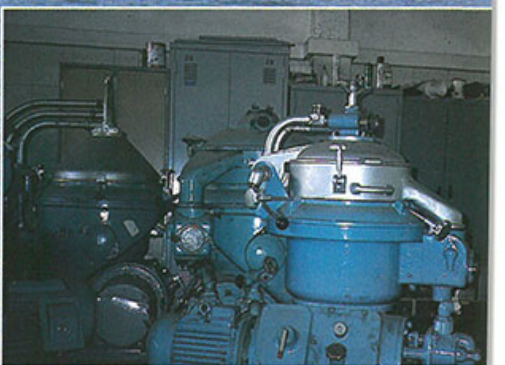


InjeGov L.T.D.

GENERAL AND SPECIALIZED SHIP REPAIRS



HATLAPA
MARINE EQUIPMENT



463, Dimokratias Ave., 188 63 Perama, Piraeus - Greece
Phones: (++30 210) 43.23.600/1-2, Fax: (++30 210) 43.12.770
e-mail: injegov@ath.forthnet.gr, web-site: www.injegov.gr



>>> Του Σπύρου Πάνη

Managing Director
Ranger Marine S.A.



Σημαίες «ευκαιρίας»

2.300 ελληνόκτητα στην υπερорία

Ανταγωνισμός - Άνιστοι όροι

Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν στίβο σκληρού, αλλά όχι εντελώς ελεύθερου ανταγωνισμού, αφού (κατά παραφθορά του γνωστού αποφθέγματος) όλες οι ναυτιλίες είναι ίσες, αλλά μερικές... είναι πιο ίσες. Ειδικότερα:

Διακρίσεις στα φορτία

Στις 28.06.2000, το M/V Wave υπό σημαία USA ναυλώθηκε προκειμένου να μεταφέρει 48.000 τόνους σιτηρών από US Gulf στην Aquaba. Ναύλος: \$58 ανά τόνο. Την ίδια εποχή, ένα άλλο, της αυτής κατηγορίας, αλλά υπό άλλη σημαία πλοίο, θα κέρδιζε \$22 ανά τόνο για το ίδιο ταξίδι.

Στις 29.06.2000, το υπό σημαία USA M/V Star ναυλώθηκε για τη μεταφορά 20.500 τ. maize από US Gulf για Port Sudan και Mombasa. Ναύλος: \$100 ανά τόνο.

Για ανάλογο ταξίδι και αντίστοιχο πλοίο, η ναυλαγορά ήταν τότε στα \$41 ανά τόνο.

Στις 07.04.2003, το M/V Mearsk Alaska υπό σημαία USA ναυλώθηκε για τη μεταφορά 28.000 τ. σιτηρών από US Gulf για Mombasa και Dar Es Salaam. Ναύλος: \$98 ανά τόνο. - για το ίδιο ταξίδι η ναυλαγορά ήταν τότε στα \$37 ανά τ. για ανάλογο πλοίο, υπό άλλη σημαία. Ο κατάλογος είναι μακρύς και οι ανωτέρω περιπτώσεις απλώς ενδεικτικές και δεν υπάρχει λόγος να συνεχίσουμε.

Στις 03.05.03, η Γερουσία ενέκρινε ψήφισμα που απαιτεί αυστηρή εφαρμογή των νόμων διάκρισης υπέρ της αμερικανικής σημαίας, για τη μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας σε δοκιμαζόμενες χώρες.

Στο ψήφισμα τονίζεται: «Οι διακρίσεις - προτιμήσεις

εξασφαλίζουν επάρκεια πλοίων υπό σημαία USA, που θα στηρίζουν τις μεταφορές μας σε περίπτωση σύγκρουσης».

Διευκολύνσεις για ανανέωση

Στις 10 Αυγούστου '03, η Ν. Κορέα ξεκίνησε πρόγραμμα χρηματοδότησης των εφοπλιστών της με ευνοϊκούς όρους, ώστε ν' ανανεώσουν τους στόλους των. Ιδρύθηκε για το σκοπό αυτόν η εταιρεία Korea Ship Investment and Management, λειτουργεί δε ήδη η εταιρεία Korea Ship Finance Fund με συναφή αποστολή.

Η Κεντρική Τράπεζα Κίνας (Bank of China) έθεσε προσφάτως στη διάθεση της κρατιάς China Shipping πιστώσεις ύψους \$1,2 δισ., σε Yuan ή συνάλλαγμα, για τη ναυπήγηση πλοίων container και VLCC.

Τον Ιούλιο του 2002, η Ιταλία, με τις ευλογίες της Επιτροπής Μεταφορών της Ε.Ε., εγκαινίασε πρόγραμμα επιχορήγησης εταιρειών με παλιά -άνω των 20 ετών- tankers, ώστε να τ' αποσύρουν και να ναυπηγήσουν καινούργια. Αφού εισπράξει η ιταλική εταιρεία το αντίτιμο από τους διαλυτές (π.χ. \$3 εκατομμύρια), θα επιχορηγείται με ίσο ποσό, και με το άθροισμα (\$6 εκατ.) παραγγέλλει νέο tanker.

«Το πρόγραμμα απόσυρσης της Ιταλίας εγγυάται στόλο ποιότητας και υψηλών προδιαγραφών, συνάδει δε τούτο προς την πολιτική της Ε.Ε. για προστασία του περιβάλλοντος και ασφάλεια στη θάλασσα», δήλωσαν οι Βρυξέλλες (Fairplay, Daily News, 18.08.02). Κατά τα άλλα, οι Βρυξέλλες βδελύσσονται επιχορηγήσεις ή άλλες στρεβλές παρεμβάσεις στην ελεύθερη αγορά και τον υγιή ανταγωνισμό.

Το παράδειγμα των Ιταλών έσπευσαν να ακολουθήσουν

**ΤΑΞΙΔΕΨΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ
ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

**ως σπουδαστής
και αξιωματικός
γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα
δεξαμενόπλοια**

KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 84 500 FAX: 010 94 08 508 TLX: 21 43 41 - 21 43 42 KRIS GR e-mail: kristen@internet.gr





οι Ισπανοί εφοπλιστές, οι οποίοι διαπραγματεύονται με το υπουργείο Μεταφορών και Δημοσίων Έργων επιχορήγηση/αποζημίωση για την πρόωρη απόσυρση 30 tankers μονού τοιχώματος υπό σημαία Ισπανίας. Η Ένωση Ισπανών Εφοπλιστών στηρίζει το αίτημά της σε ανακοίνωση της Commission το Μάρτιο, που υποστηρίζει ότι οι εφοπλιστές της ανωτέρω κατηγορίας πρέπει να αποζημιωθούν (Trade Winds, 19 Σεπτ. '03).

«Εθνικές» ναυτιλίες

Το 1980, κάθε χώρα της Μ. Ανατολής διέθετε κρατική ναυτιλία που (υποτίθεται ότι) εξασφάλιζε μερίδιο στις εισαγωγές/εξαγωγές φορτίων, οικονομική αυτονομία και εξοικονόμηση συναλλάγματος.

Κυρίως όμως, η ύπαρξη εθνικού θαλάσσιου μεταφορέα ήταν θέμα γοήτρου, περίπου όπως ο δικός μας εθνικός αερομεταφορέας και περίπου ομοίως σπάταλος και αθεράπευτα προβληματικός.

Πακτωλός ευρωδολαρίων σπύριξε αυτές τις φιλοδοξίες, τις οποίες υποδαύλιζαν και ενεθάρρυναν διεθνείς σύμβουλοι και μεσάζοντες. Φυσικά... ανιδιοτελώς.

Το 1979, η Λιβύη έστειλε στη χώρα μας 200 επιλεγμένους νέους να σπουδάσουν δόκιμοι πλοίαρχοι και μηχανικοί, στην ιδιωτική -τότε- ναυτική εκπαίδευση.

Το σύνολο σχεδόν αυτών επιτυχώς φοίτησε, αποφοίτησε και σταδιοδρόμησε στη διεθνή -ελληνόκτητη κυρίως- ναυτιλία. Το ουσιαστικό είναι ότι ο Πειραιάς ακολουθούσε σταθερή πορεία εξέλιξης σε διεθνές κέντρο ναυτικής εκπαίδευσης, με ό,τι τούτο συνεπάγεται.

Σήμερα η ναυτιλία (όση έχει απομείνει) της χώρας αυτής -Libya's General National Maritime Co.- είναι παρωπλισμένη. Το ίδιο ανεπιτυχής ήταν και η προσπάθεια της Αιγύπτου.

Με τις ίδιες φιλοδοξίες και τα ίδια περίπου αποτελέσματα η Σ. Αραβία ίδρυσε την κρατική εταιρεία National Shipping Co. of Saudi Arabia.

Το Qatar δεν αμέλησε να ιδρύσει την κρατική εταιρεία Qatar National Navigation and Transport Co. που την προίκισε με αποκλειστικό υπέρ αυτής μονοπώλιο στη μεταφορά φορτίων. Αλλά ματαιώς.

Παρά τις επιχορηγήσεις, διακρίσεις και άλλες κρατικές εύνοιες, οι πιο πάνω εθνικές ναυτιλίες ουδέποτε υπήρξαν ανταγωνιστικές. «Οι κρατικές ναυτιλίες είναι νεκρές στη Μ. Ανατολή», δήλωσε προσφάτως ο πλοίαρχος Mohammed Abood του οργανισμού Marine Studies Consulting and Arbitration της Σ. Αραβίας (περιοδικό Tradewinds, 4.04.03).

Ο ανθρώπινος παράγων

Ενδεικτικά, αλλά σαφώς τα ανωτέρω καταδεικνύουν τις συνθήκες και τους όρους ανταγωνισμού στο διεθνή στίβο, όπου διακρίνεται και διαπρέπει το ελληνικής διαχείρισης πλοίο. Το δε μυστικό της επιτυχίας του δεν είναι μυστικό. Εργασιομανία, θάρρος, πείρα και αφοσίωση των Ελλήνων αξιωματικών και των στελεχών στο Γραφείο που, κι αυτοί στην πλειονότητά τους, στο πλοίο έμαθαν τι είναι πλοίο. Αυτοί, στις πάρα πολλές και ποικίλες επάλξεις σε στεριά και θάλασσα, στηρίζουν την ελληνόκτητη ναυτιλία που ακμάζει παρά τις φανερές ή συγκαλυμμένες συνθήκες δυσμενούς διάκρισης. Κι αυτοί αποτελούν τον ισχυρό, γνήσιο δεσμό με την πατρίδα μας. Σε πρόσφατο δημοσίευσμά του ο Ευ. Μπάτης, επάγων παλαίμαχος ναυπιακός συντάκτης, γράφει:

«Το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας στο σημερινό της μέγεθος και στη σημερινή της δυναμική θα εξαρτηθεί κατά μεγάλο βαθμό από τον παράγοντα άνθρωπο. Δηλαδή από τα ικανά στελέχη που θα επανδρώσουν τον υπερμεγέθη στόλο των Ελλήνων εφοπλιστών και από τα ικανά στελέχη που θα πλαισιώσουν τη λειτουργία της σύγχρονης ναυπιακής επιχείρησης.

Περί αυτού δεν φαίνεται να υπάρχει δεύτερη γνώμη από όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές της πολύπλοκης ναυπιακής διαδικασίας. Οι πάντες συμφωνούν πως η ναυτιλία του 21ου αιώνα πρέπει να καλύψει το ταχύτερο δυνατόν τα κρίσιμα κενά της, αριθμητικά και ποιοτικά, και συγχρόνως να δημιουργήσει ικανά αποθέματα στελεχών γέφυρας και μηχανής, ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες του αυξανόμενου στόλου της ακόμη και με δυνατότητες επιλογής. Πώς αλλιώς, άλλωστε, θα λειτουργήσουν παραγωγικά τα πανάκριβα πλοία της νέας γενιάς και της προηγμένης τεχνολογίας».

Αλλά το «μυστικό όπλο» της ναυτιλίας μας φθίνει, αφού την τελευταία εικοσαετία είναι σταθερά περισσότεροι αυτοί που εγκαταλείπουν σε σύγκριση με τους νεοεισερχόμενους στο επάγγελμα. Ένας εισερχόμενος έναντι δύο που φεύγουν. Έχει αυτό δραματικό αντίκτυπο στο NAT, όπου ένας απασχολούμενος στηρίζει 2,17 συνταξιούχους (30.000 εργαζόμενοι - 65.000 συνταξιούχοι).

Σύμφωνα, εξάλλου, με αξιόπιστες στατιστικές, το 85% των ναυπιακών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος ή αμέλεια, το δε κόστος είναι τεράστιο. Να προσθέσω ότι μόνο το 7% των ατυχημάτων οφείλεται σε κατασκευαστικά αίτια (structural failure) και το 6% σε μηχανικές βλάβες. Οι «θεραπείες» όμως εδώ αποφασίζονται με πολιτικά κριτήρια (βλέπε Prestige).

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS



ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (+30210) 463 0126 - 463 0823

Fax: (+30210) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr



Το πρόβλημα έλλειψης ικανών εθνικών αξιωματικών γέφυρας και μηχανής αντιμετωπίζουν με μεγάλη επιμέλεια και σοβαρότητα όλες οι ναυτικές χώρες, λύσεις, δε, έχει προτείνει η Ε.Ε., ύστερα από σοβαρές μελέτες.

Φυσικά οι λύσεις αυτές -και οι μελέτες- είναι πολύ γνωστές στο ΥΕΝ, και επ' αυτών ερευνά ο κ. Γ. Ανωμερίτης εξήγγειλε αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης από μηδενική βάση. Λογάριασε χωρίς τον Ξενοδόχο... «Η Εκπαίδευση σώζει Ζωές και Χρήμα» είναι το κύριο άρθρο του έγκυρου ναυτικού περιοδικού Trade Winds - 19.09.03. Εκεί δε αναφέρεται ότι περί τα \$540 εκατομμύρια ετησίως κοστίζουν στη διεθνή ναυτιλία τα λάθη και οι αμέλειες (μελέτη του UK P&I Club). Στο ίδιο περιοδικό (3.10.03), διαβάζουμε άρθρο: «Εκπαίδευση, το κλειδί για την επιτυχία στο Shipping».*

Το θέμα της ανεπάρκειας -και σ' επίπεδο κατάρτισης- των αξ/κών επίμονα καλύπτεται από το διεθνή ναυτικό Τύπο, υπολογίζεται δε ότι, εντός της τρέχουσας δεκαετίας, το έλλειμμα θα φτάσει τους 75.000 (Fairplay, 28.06.01) επί συνόλου 405.000 αξ/κών σήμερα διεθνώς. Και να σημειωθεί ότι το σώμα των αξ/κών στις ανεπτυγμένες χώρες γηράσκει ραγδαία. Το 40% αυτών στις χώρες του ΟΟΣΑ είναι άνω των 50 ετών, ενώ μόνο το 8% αξ/κών, προέλευσης Άπω Ανατολής, είναι σε αυτή την κατηγορία (BIMCO/ISF 2000 Manpower Report, Απρίλιος 2000). Ατυχώς και αφυώς, η σταδιοδρομία στη διεθνή ναυτιλία είναι κλειστή στους νέους μας, παρά τη σοβαρή ανεργία, δεδομένου ότι οι προς προαγωγή απαιτούμενες θαλάσσιες υπηρεσίες παρ' ημίν αναγνωρίζονται μόνον εφόσον πραγματοποιούνται επί, υπό ελληνική σημαία, πλοίων.

Κρατισμός - Ναυτιλία

Στην «ισχυρή» ναυτική (αλλά μ' ελάχιστους πλέον ιθαγενείς ναυτικούς) πατρίδα μας, έχει εκδηλωθεί μια σοβα-

ρή κοινωνική πανδημία. Ο πολίτης περιμένει τα πάντα από το κράτος, για όλα φταίει το κράτος, κι αυτό υποσχεται περίπου τα πάντα, και όχι αποκλειστικά στις ατέλειωτες προεκλογικές περιόδους.

Οι ισχυρές κρατικές συντεχνίες δεν έχουν λόγο να ενδιαφέρονται για ανταγωνιστικότητα και παραγωγικότητα αφού, ως γνωστόν, το κράτος είναι... μη κερδοσκοπικού χαρακτήρος. Και οι εργαζόμενοι στους φιλόξενους κόλπους του, απεργούντες ή απλώς «απέχοντες», αξιοποιούν και άλλα παράλληλα δημοκρατικά δικαιώματα. Κλείνουν, π.χ., την Πανεπιστημίου (οι πανεπιστημιακοί), τα σχολεία (η ΟΛΜΕ), τη Γρηγορίου Λαμπράκη (οι καθηγητές των Ακαδημιών Ε.Ν.) κ.λπ. Πάντα αφίλοκερδώς, αν μάλιστα ληφθεί υπόψη ότι, ειδικώς οι ανωτέρω, δεν ασκούν επάγγελμα αλλά... βαρύ και ανθυγιεινό αξίωμα.**

Το κράτος μοιράζει την «πίτα» με «κοινωνικά κριτήρια», αλλά ούτε την παρασκευάζει ούτε δύναιται. Δύναιται βεβαίως να φορολογεί, να δανείζεται και να αντέχει. Επί του παρόντος.

Περί δε εμπορικών και δημοσιονομικών ελλειμμάτων... ου φροντίς Ιηποκλείδην.

Πέραν των ανωτέρω, ο Έλληνα αποκτά υπευθυνότητα και αξιοπιστία, ευθύς ως καταλάβει, και επί όσο χρόνο διατηρεί, δημόσια θέση. Πάντες οι εκτός αντιμετωπίζονται ως κερδοσκόποι και όχι ιδιαίτερα αξιοπιστοί.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα κρατισμού αποτελεί η μονοπωλιακή κρατική ναυτική μας εκπαίδευση που, προκλητικά δαπανηρή, αναποτελεσματική και προβληματική, λειपुरγει προς όφελος ισχυρών κρατικοδίαπων συντεχνιών. Αλλά όχι προς όφελος της ναυτιλίας.

Εισήχθησαν φέτος στο πρώτο έτος των ΑΕΝ 1.366 νέοι σπουδαστές (3.500 υποψήφιοι).

Η ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση θα μπορούσε να στεγάσει τους 2.134 αποκλεισθέντες, ή μέρος. Φυσικά,

TURBOCHARGERS REPAIR

SPECIALISED SERVICE STATION

αν υπήρχε.

Αλλά ο αριθμός 1.366 ουδέν σημαίνει, εφόσον δεν γνωρίζουμε πόσοι εκ των εκάστοτε εισαγομένων πράγματι ακολουθούν -και επί πόσο χρόνο- τη ναυτική σταδιοδρομία και πόσοι απλώς στοχεύουν στον τίτλο σπουδών, ως προσόν διορισμού. Στατιστικές φυσικά δεν υπάρχουν.

Οι εξής παρατηρήσεις δικαιολογούνται εν όψει των ανωτέρω:

- α) Οι νέοι συνωθούνται και διαγκωνίζονται στους διαγωνισμούς πρόσληψης στο δημόσιο τομέα, ονομαπάρουν δε τον ιδιωτικό όπου η παραγωγικότητα αποτελεί όρο επιβίωσης. Αλλά αυτό απαιτεί εγρήγορση και μόχθο. («Μοχθείν ανάγκη τους θέλοντας ευτυχύν», Ευριπίδης.)
- β) Οι καταστροφικές συνέπειες του επίσημου κρατισμού (ο ανεπίσημος είναι πιο επικίνδυνος) στην αλήτου μηνύς ΕΣΣΔ, και στα «ορφανά» αυτής, ουδέν-ειδικά εμάς- έχουν διδάξει.
- γ) Οι ισχυρές συντεχνίες που δαψιλώς σπίζει το Δημόσιο, χαιρούν πρόθυμης κομματικής υποστήριξης και μπορούν να υπερφαλαγγίζουν τον Υπουργό που περιορίζεται, το πολύ, σε «εξαγγελίες».
- δ) Ακούμε κατά καιρούς (επικοινωνιακού χαρακτήρα) εξαγγελίες περί σύνδεσης Ναυτιλίας/Εθνικής Οικονομίας. Αλλά τούτο προϋποθέτει ικανό αριθμό εθνικών αξιωματικών και εθνικό δίκτυο παροχής (εισαγόμενων σήμερα) ναυτιλιακών υπηρεσιών.***
- ε) Τα εντός των χωρικών μας υδάτων τρέχοντα και πιο επείγοντα δεν αφήνουν χρόνο, ή νου, για τα πιο ουσιώδη. Ούτε λόγος για εξωκεσανισμό. Τα ωκεανοπόρα ταξιδεύουν offside και περί αυτών μαθαίνουμε μόνον όταν υπάρχει κάτι δυσάρεστο.

Αυτά συνιστούν τη ναυτιλιακή μας πολιτική, κι αυτά στέλνουν 2.300 ελληνόκτητα πλοία στην υπερορία.

Σημειώσεις

* Η Ε.Ε. συνιστά, να διατηρούν τα κράτη-μέλη ανοικτές διάφορες πύλες εισόδου στο επάγγελμα του αξ/κού, με απρόσκοπτη εξέλιξη μέχρι το καταληκτικό δίπλωμα Α' τάξεως.

Οι χώρες του ΟΟΣΑ και όλες οι ναυτικές χώρες υιοθετούν -με προσαρμογές στα εθνικά δεδομένα και στόχους- το αγγλικό σύστημα Ν.Ε. Ο νέος (ή η νέα) που επιθυμεί να αποκτήσει το εισαγωγικό, Γ' τάξεως, δίπλωμα αξ/κού του Ε.Ν. μπορεί να επιλέξει:

- i. Την επαγγελματική εκπαίδευση. Δύο χρόνια θρανία συν θαλάσσια υπηρεσία.
- ii. Την επαγγελματική εκπαίδευση με διευρυμένο πρόγραμμα σπουδών. Η Σχολή του Σαουθάμπτον, π.χ., συνεργάζεται, σ' αυτό το θέμα, με το Nottingham Trent, η Ναυτική Σχολή της Γλασκώβης με το πανεπιστήμιο της ίδιας πόλης κ.λπ. Τρία χρόνια σπουδές, οι απόφοιτοι παίρνουν πτυχίο και, μετά από θαλάσσια υπηρεσία, δίπλωμα Γ' τάξεως.
- iii. Την πρακτική επί πλοίου εκπαίδευση συν εξετάσεις. [Merchant Navy Officer Information Pack. Maritime and Coast guard Agency (MCA), Southampton U.K.]

** Μήπως οδεύουμε ανεπαίσθητως προς μία αντικοινωνική πραγματικότητα, όπου οι γηγενείς θα ασκούμε «αξιώματα» ή «λειτουργήματα», στα δε επαγγέλματα θ' απασχολούνται αποκλειστικά μετανάστες/λαθρομετανάστες;

*** Ταξιδεύουν σήμερα 618 πλοία -φορτηγά ή επιβατηγά, άνω των 100 g.t.- αγγλικής ιδιοκτησίας. Πέραν όμως αυτού, οι Άγγλοι διαθέτουν άρτιο και αξιόπιστο δίκτυο παροχής υπηρεσιών στη διεθνή ναυτιλία, που τους αποδίδει κέρδη \$60 δις. ετησίως και εξασφαλίζει 250.000 θέσεις εργασίας. (Fairplay, 18/09/03).

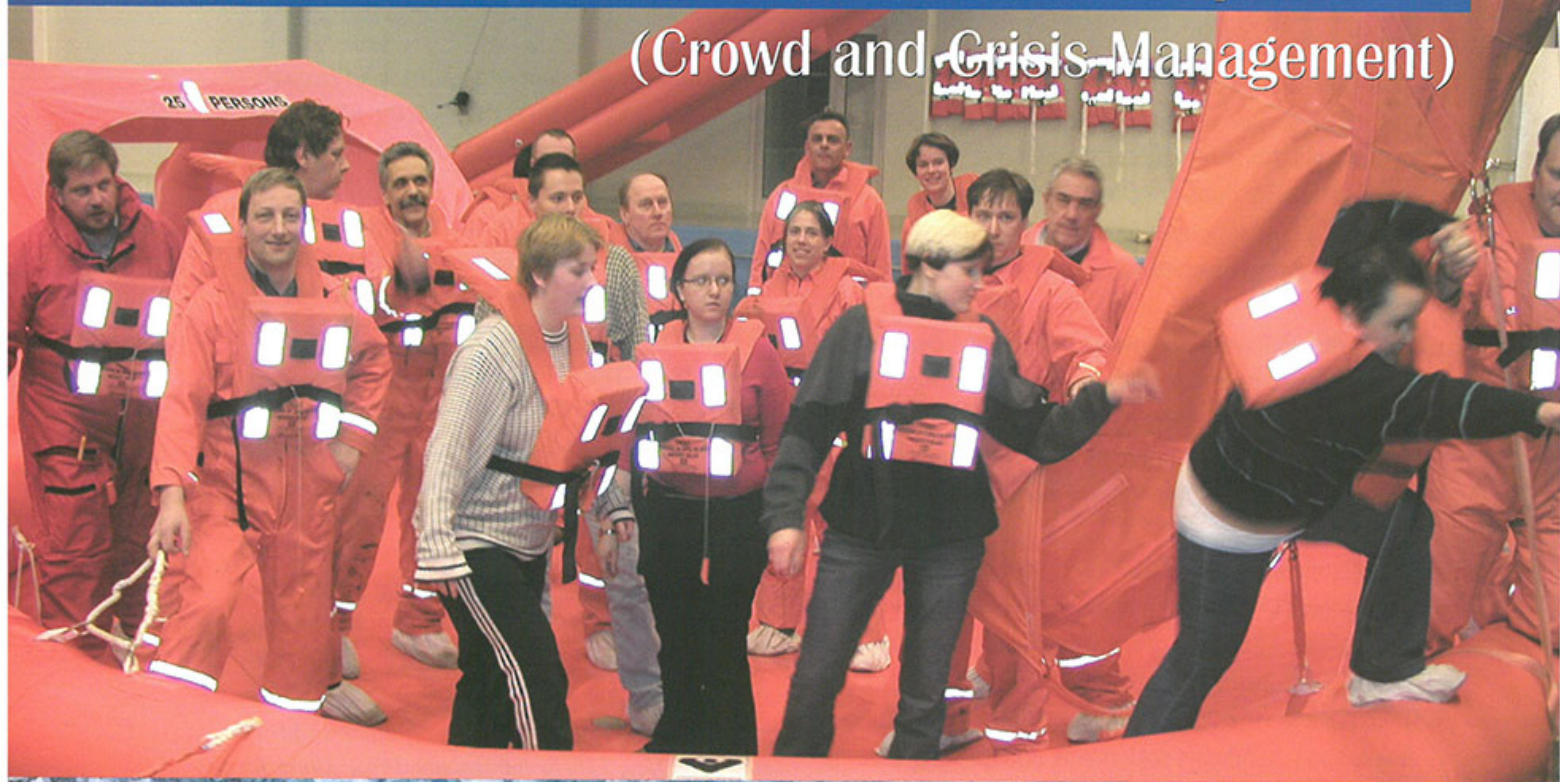
CENTER - SPARE PARTS



TURBOMARE
KOSTAS PARASKEVOPOULOS

Διαχείριση Πλήθους και Κρίσεων

(Crowd and Crisis Management)



>>> Του Β. Σ. Τσελέντη, αναπληρωτή καθηγητή Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστημίου Πειραιά

Μετά το ατύχημα του «Estonia» το Σεπτέμβριο 1994, ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO) αποφάσισε ότι ήταν πλέον καιρός να προτείνει ένα νέο τομέα στην εκπαίδευση των πληρωμάτων πάνω στα πλοία, που ονομάστηκε Διαχείριση Πλήθους και Κρίσεων (Crowd and Crisis Management). Έγινε σαφές ότι η εκπαίδευση αυτή για πρώτη φορά δεν θα εστίαζε σε τεχνικά και λειτουργικά θέματα, αλλά σε ανθρώπινο δυναμικό και συμπεριφορές.

Μετά τις εξελίξεις αυτές, πολλές χώρες, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, ανέπτυξαν πρωτοποριακά προγράμματα διδασκαλίας, καθώς όλοι, μεταξύ των οποίων και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, συμφώνησαν όχι μόνο στην αναγκαιότητα της εκπαίδευσης αυτής, αλλά και στο γεγονός ότι θα έπρεπε να είναι χρήσιμη και αποτελεσματική για την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων. Πολλές χώρες, όπως η Σουηδία και η Φινλανδία, που έχουν σημαντική Ro-Ro επιβατική κίνηση, έσπευσαν να συνεργαστούν, έτσι ώστε το εκπαιδευτικό πρόγραμμα που θα υιοθετούσαν, να πληροί ένα συγκεκριμένο πρότυπο και να μην αναπαράχθει το πρόβλημα των πολλών, και τις περισσότερες φορές, αρκετά διαφορετικών εθνικών προγραμμάτων εκπαίδευσης. Αν

και ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO) παρουσίασε ένα πρότυπο εκπαιδευτικού προγράμματος, οι αντίστοιχοι εθνικοί οργανισμοί και ιδρύματα ανέπτυξαν, τελικά, προγράμματα με σημαντικές διαφοροποιήσεις. Το γεγονός ότι το ίδιο συμβαίνει και για τα προγράμματα των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε), έδωσε την αφορμή να κατατεθεί ένα πρόγραμμα μέσα από το οποίο έχει σκοπό να αναπτύξει και να εφαρμόσει μια κοινή και συγχρόνως πρότυπη εκπαιδευτική διαδικασία στο πλαίσιο της Ε.Ε. για θέματα Διαχείρισης Πλήθους και Κρίσεων (Crowd and Crisis Management). Συγχρόνως αποσκοπεί να προτείνει ένα ευρωπαϊκό πρότυπο, με το οποίο θα αναπτυχθούν και άλλες εκπαιδευτικές ανάγκες που προκύπτουν από τις απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλίας. Τέλος, το πρόγραμμα φιλοδοξεί να αναπτύξει εκπαιδευτικά προγράμματα και για άλλους τομείς, εκτός ναυτιλίας, που έχουν ανάγκη από κατάρτιση σε θέματα διαχείρισης κρίσεων.

Το πρόγραμμα αυτό ονομάζεται «Securitas Mare» και είναι μια πρωτοβουλία του Kalmar Maritime Academy (Σουηδία) ως συντονιστή φορέα, σε συνεργασία με το Åland Polytechnic (Åland Φινλανδίας) και το Sydsvast Polytechnic (Φινλανδία) και με τη συμμετοχή και συ-

νεργασία φορέων που εκπροσωπούν τις σημαίες κρατών-μελών της Ε.Ε. Σκοπός του προγράμματος είναι να παρέχει κατανόηση και ετοιμότητα για αντιμετώπιση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης μέσα από μια πολυεπιστημονική και πολυεθνική άποψη, λαμβάνοντας υπόψη τις κοινωνικές και πολιτισμικές διαφοροποιήσεις.

Μέσα από το πρόγραμμα αυτό έχει δημιουργηθεί ένα ισχυρό και λειτουργικά άρτιο δίκτυο, στο οποίο τα συμμετέχοντα εκπαιδευτικά ιδρύματα παρέχουν τις διεπιστημονικές γνώσεις τους σχετικά με την αντιμετώπιση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης και την ετοιμότητα για καταστροφές και αλληλοσυμπληρώνονται με τη διαφορετική πείρα που έχουν αποκτήσει στην εφαρμογή αυτών στους ωκεανούς ανά τον κόσμο. Το πρόγραμμα, επίσης, εκτός από την παράδοση μαθημάτων σχετικών

- Ήδη έχουν διεξαχθεί με επιτυχία τρία εκπαιδευτικά προγράμματα επίδειξης, με σκοπό την παρουσίαση στους εταίρους του προγράμματος των σκανδιναβικών προγραμμάτων εκπαίδευσης.

- Όλο το εκπαιδευτικό υλικό σε θέματα διαχείρισης κρίσεων από όλες τις χώρες έχει μελετηθεί και χρήσιμες στοιχεία αναδεικνύονται για να συμπεριληφθούν στο κοινό εκπαιδευτικό πρόγραμμα που σχεδιάζεται.

- Έχουν ήδη πραγματοποιηθεί 2 διημερίδες (workshops) -σε Ελλάδα και Ισπανία- όπου παρουσιάστηκαν τα εθνικά προγράμματα κατάρτισης και σχεδιάστηκε το περιεχόμενο και η ύλη του κοινού εκπαιδευτικού προγράμματος, που θα προταθεί στην Ε.Ε. και στον IMO.

Η τελική πρόταση θα παρουσιαστεί τον Ιανουάριο του



με τη διαχείριση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης, έχει ως σκοπό να δημιουργήσει μια βάση δεδομένων γενικών γνώσεων, όπου οι συμμετέχοντες στο πρόγραμμα θα καταθέτουν τις εξειδικευμένες γνώσεις και εμπειρίες τους. Αυτή η βάση δεδομένων θα αποτελέσει τον εκπαιδευτικό κόμβο της Ευρώπης με αναφορές και πληροφορίες σχετικά με τον εξοπλισμό αντιμετώπισης καταστροφών, καθώς και μεθόδους για την κατάρτιση σε σύγχρονες μεθόδους διάσωσης στη θάλασσα.

Η ετοιμότητα για δράση και ασφάλεια στη θάλασσα έχει αυξηθεί με την έντονη και αναπτυσσόμενη ικανότητα χειρισμού καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης καθώς και μέσα από την ανταλλαγή γνώσεων και την κατανόηση της διαχείρισης καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης.

Είναι σημαντικό να αναφέρει κανείς ότι το δίκτυο απολαύει μεγάλης εμπιστοσύνης από τον κλάδο της ναυτιλίας, καθώς σημαντικοί κρατικοί φορείς και βιομηχανικές και επαγγελματικές ενώσεις συμμετέχουν ως δίκτυο αναφοράς της ομάδας του προγράμματος, με σκοπό την άμεση υλοποίηση των στόχων του προγράμματος.

Στις 11 - 13 Σεπτεμβρίου 2003, πραγματοποιήθηκε διημερίδα στο ΚΕΣΕΝ, όπου έγινε και η πρώτη αποτίμηση της πορείας του προγράμματος που ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 2003.

2004, σε συνέδριο που θα πραγματοποιηθεί σε κρουαζιερόπλοιο της εταιρείας Viking Lines. Θα ακολουθήσουν σεμινάρια για να εκπαιδευτούν εκπαιδευτές με βάση τις προδιαγραφές της πρότασης που θα προκύψει στις αρχές του 2004. Οι εκπαιδευτές αυτοί θα εντάξουν την προτεινόμενη ύλη και τα εκπαιδευτικά εργαλεία της νέας αυτής πρότασης στα αντίστοιχα μαθήματα που διεξάγονται στα εκπαιδευτικά τους ιδρύματα και μετά τις τυχόν επισημάνσεις και βελτιώσεις που θα προταθούν, το προτεινόμενο πρόγραμμα θα παρουσιαστεί στους διεθνείς οργανισμούς όπως IMO, EMSA κ.ά.

Οι βασικοί συνεργάτες του προγράμματος είναι: Kalmar University, Σουηδία, Åland Polytechnic, Åland, Φινλανδία, Buskerund University College, Drammen, Νορβηγία, Eestin Meriharduskeskus Nautical Academy of Tallin, Εσθονία, Hochschule Bremen, Γερμανία, IFSMA, Αγγλία, Maritime Institute Willem Barentsz, Ολλανδία, Maritime Safety and Survival Centre, Ισπανία, Tallinn Medical School, Εσθονία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Παν/μιο Πειραιά, Ελλάδα, Swedish Shipping Administration, Sydvest Polytechnic, Φινλανδία, Universidad de Cadiz, Ισπανία, Vestfold University College, Νορβηγία και Viking Line, Φινλανδία.

Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



 **TSOUKATOS**

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ VS ΚΟΡΕΑ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

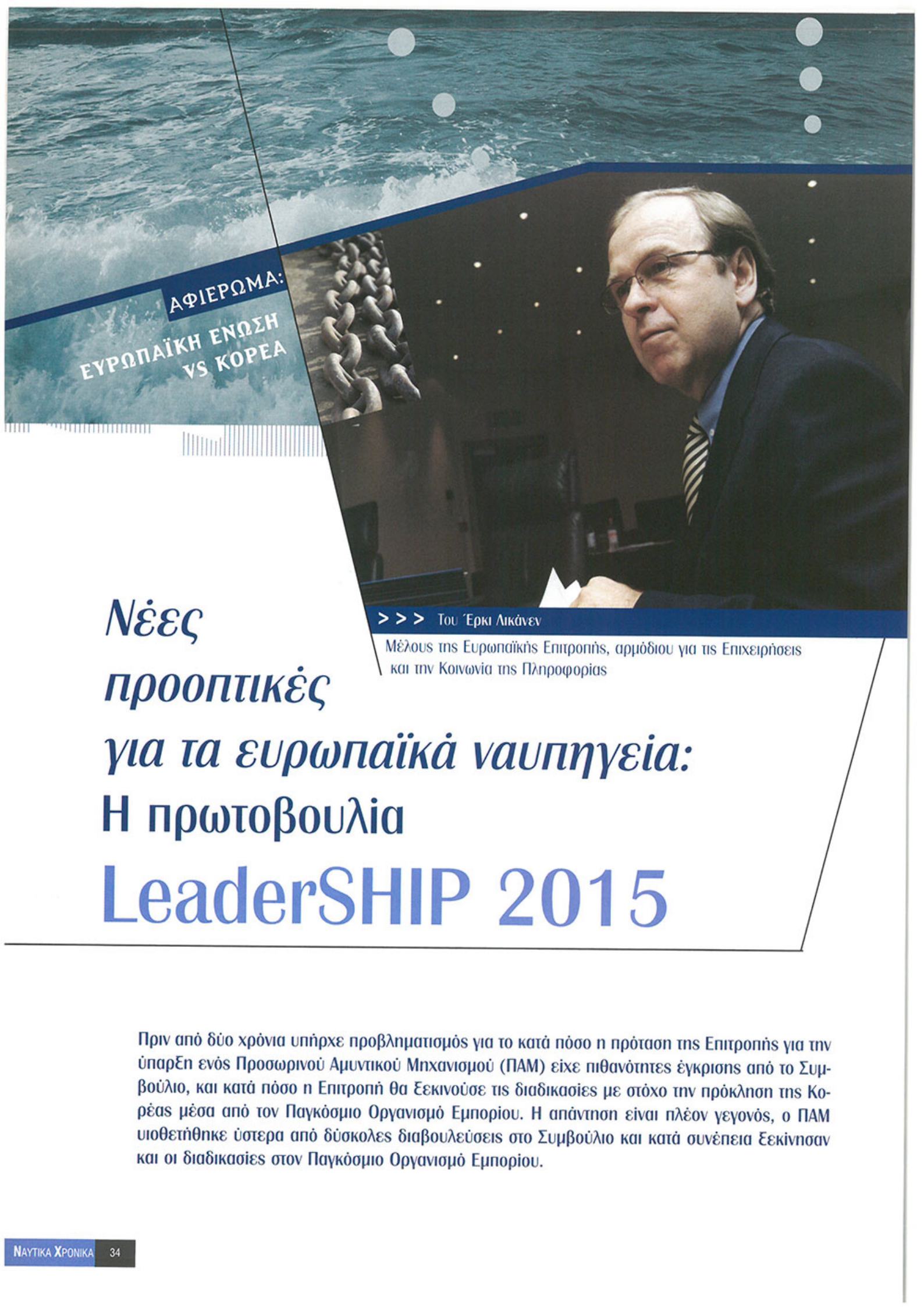
Με αφορμή τη συμμετοχή των «Ναυτικών Χρονικών» στη Διεθνή Έκθεση «Shiprepair & Conversion», που θα διεξαχθεί στις 26 και 27 Νοεμβρίου 2003 στο Grand Hall Olympia του Λονδίνου, η δημοσιογραφική ομάδα του περιοδικού αναλύει την πρόσφατη πολιτική και οικονομική διαμάχη μεταξύ Έυρωπαϊκής Ένωσης και Νοτίου Κορέας στο θέμα των ναυπηγικών επιδοτήσεων.

Στο αφιέρωμα διατυπώνονται οι θέσεις των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και η στάση των κορεατικών ναυπηγείων, ενώ παράλληλα εντοπίζονται οι παράμετροι που θα εξασφαλίσουν στις ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις την οικονομική τους ευημερία.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η άποψη σημαντικών Ελλήνων πλοιοκτητών και γενικών διευθυντών ναυτιλιακών εταιρειών, που ήδη συνεργάζονται με κορεατικά ναυπηγεία, οι οποίοι στοιχειοθετούν από τη δική τους πλευρά την όλη διάσταση του θέματος.

** Στο αφιέρωμα οι πλοιοκτήτες και οι γενικοί διευθυντές των ναυτιλιακών εταιρειών φιλοξενούνται κατά αλφαβητική σειρά*





ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
VS ΚΟΡΕΑ

Νέες προοπτικές για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία: Η πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015

>>> Του Έρκι Λικάνεν

Μέλους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδιου για τις Επιχειρήσεις
και την Κοινωνία της Πληροφορίας

Πριν από δύο χρόνια υπήρχε προβληματισμός για το κατά πόσο η πρόταση της Επιτροπής για την ύπαρξη ενός Προσωρινού Αμυντικού Μηχανισμού (ΠΑΜ) είχε πιθανότητες έγκρισης από το Συμβούλιο, και κατά πόσο η Επιτροπή θα ξεκινούσε τις διαδικασίες με στόχο την πρόκληση της Κορέας μέσα από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου. Η απάντηση είναι πλέον γεγονός, ο ΠΑΜ υιοθετήθηκε ύστερα από δύσκολες διαβουλεύσεις στο Συμβούλιο και κατά συνέπεια ξεκίνησαν και οι διαδικασίες στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου.



LeaderSHIP 2015

Ωστόσο, φέτος, αντιμετωπίζουμε νέες αβεβαιότητες, μερικές από τις οποίες βρίσκονται έξω από τον έλεγχό μας. Εντούτοις, καμία από τις δύο πλευρές, ούτε η Επιτροπή ούτε η ναυτιλία, δεν έχει την πρόθεση να γίνει λιγότερο κινητική λόγω της προβλεπόμενης αβεβαιότητας. Θα πρέπει να προχωρήσουμε μπροστά, με αυτοπεποίθηση στις ικανότητές μας ότι μπορούμε να αντιμετωπίσουμε τις προκλήσεις και να επιτύχουμε.

Για το συγκεκριμένο θέμα, θα ήθελα να σας παρουσιάσω την αξιολόγηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση στη ναυτιλία και επίσης τους τρόπους με τους οποίους μπορούμε να στηρίξουμε τις προσπάθειες του συγκεκριμένου τομέα, για να εξασφαλίσουμε το μέλλον της ναυπηγικής βιομηχανίας και των συγγενών κατασκευαστικών κλάδων σε μακροχρόνια βάση.

Η κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας σήμερα

Είναι γνωστό ότι τα τελευταία χρόνια η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία υποφέρει από το φαινόμενο της υπέρμετρης παραγωγικής ικανότητας. Αυτό οφείλεται σε δύο παράγοντες: πρώτον, στις τεράστιες παραγωγικές βελτιώσεις των ναυπηγείων τα τελευταία 30 έτη - το οποίο κρίνεται θετικά - και κατά δεύτερο λόγο, στις πολιτικά καθοδηγούμενες υπερβολικές επενδύσεις στον κλάδο - γεγονός το οποίο δεν κρίνεται και τόσο θετικά. Ως αποτέλεσμα των δυο παραπάνω γεγονότων αντιμετωπίζουμε μian υπερπροσφορά από νέα πλοία, ενώ την

ίδια στιγμή οι τιμές τους καταγράφουν κάθετη πτώση. Ο κλάδος της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας βιώνει τεράστιες αλλαγές από τα μέσα της δεκαετίας του '70. Δύο στα τρία ναυπηγεία έκλεισαν και από 400.000 εργαζομένους στα ναυπηγεία το 1975 σήμερα εργάζονται περίπου 85.000.

Ωστόσο, η παραγωγική ικανότητα του κλάδου έχει παραμείνει σταθερή, γεγονός το οποίο αποδεικνύει την αύξηση της παραγωγικότητας την οποία έχει επιτύχει η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία.

Παράλληλα, παρατηρούνται εισροές νέων παικτών στην αγορά, οι οποίοι ανταγωνίζονται με στόχο την απόκτηση του δικού τους μεριδίου στην αγορά των συμβολαίων ναυπήγησης.

Σε γενικές γραμμές, είναι ευπρόσδεκτη η αύξηση του ανταγωνισμού, με την προϋπόθεση ότι τα κριτήρια επιλογής είναι αξιοκρατικά, γεγονός που δεν ισχύει πάντα. Αυτό οδήγησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να πιέσει προς την κατεύθυνση μιας νέας διεθνούς συμφωνίας για τη ναυπηγική βιομηχανία, μέσω του ΟΟΣΑ, και πιο ειδικά να προσπαθήσει να πείσει την κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Κορέας να συμφωνήσει σε μερικές αρχές, οι οποίες θα πρέπει να γίνουν σεβαστές από την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία.

Έπειτα από την αποτυχία των δυο τελευταίων γύρων των διμερών διαπραγματεύσεων, τον Αύγουστο και το Σεπτέμβριο του 2002, μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Κορέας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν είχε άλλη επιλογή από το να καταφύγει στον Παγκόσμιο

LeaderSHIP 2015



Οργανισμό Εμπορίου. Αυτό συνέβη στις 21 Οκτωβρίου. Ο πρώτος κύκλος συνομιλιών έλαβε χώρα το Νοέμβριο του 2002 στη Γενεύη ενώ ο δεύτερος πραγματοποιήθηκε το Δεκέμβριο.

Δεν υπάρχουν ακόμα κάποια σημάδια από την πλευρά της Κορέας για μια πιο εποικοδομητική προσέγγιση στο θέμα σε σχέση με το παρελθόν και αφού δεν άλλαξε η κατάσταση, η Επιτροπή αναζήτησε την παρέμβαση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου.

Ταυτόχρονα η αγορά συνεχίζει να δείχνει σημάδια αποδυνάμωσης. Ενοποιημένα στοιχεία για το 2002 δείχνουν ότι η εισροή παραγγελιών για νέα πλοία ήταν χαμηλότερη σε σύγκριση με προηγούμενα έτη. Το Δεκέμβριο, τα κορεατικά ναυπηγεία κατέγραψαν έναν υψηλό αριθμό παραγγελιών, οι οποίες ωστόσο αναφέρονταν σε δεξαμενόπλοια για τα οποία υπάρχει γενικότερη ζήτηση λόγω του πολέμου στο Ιράκ και της επερχόμενης ναυτικής νομοθεσίας της Ε.Ε. για την ασφάλεια με στόχο την κατάρτιση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος (single hull) μέχρι το 2005.

Από την άλλη πλευρά, η ζήτηση για κρουαζιερόπλοια και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι πολύ μικρή. Οι αντίστοιχες εταιρείες του κλάδου έχουν προσωρινά σταματήσει την επέκτασή τους και προχωρούν στην ενοποίηση των λειτουργιών τους.

Γνωρίζω ότι τέτοιες εξελίξεις αποτελούν ένα σημαντικό πρόβλημα για τα ναυπηγεία της Ε.Ε., τα οποία εξακολουθούν να δουλεύουν παλιές παραγγελίες, χωρίς καινούργιες εισροές, πέραν του δεύτερου εξαμήνου του 2004. Η Επιτροπή παρακολουθεί από κοντά τις εξελίξεις και υποστηρίζει απολύτως τη ναυπηγική βιομηχανία σε αυτούς τους δύσκολους καιρούς.

Πολιτική για τον κλάδο και τις επιχειρήσεις του
θα ήθελα να προσθέσω μερικά σημεία για την προ-

σέγγισή μας σε σχέση με την πολιτική μας απέναντι στον κλάδο και στις επιχειρήσεις του.

Η πρόσφατη πρόταση της Επιτροπής με θέμα τη βιομηχανική πολιτική τοποθετεί με ξεκάθαρο τρόπο τις προκλήσεις που θα πρέπει να αντιμετωπίσει η Ευρώπη για να εξασφαλίσει ότι η βιομηχανία παραμένει κινητήρια δύναμη, για να μπορέσει η Ένωση να επιτύχει τις βασικές της οικονομικές προσδοκίες.

Η Επιτροπή θέλει η συγκεκριμένη πρόταση να είναι το σημείο έναρξης ενός πανευρωπαϊκού κύκλου συνομιλιών με απώτερο σκοπό τη βέλτιστη εκμετάλλευση της ευρωπαϊκής βιομηχανικής δυναμικής και κατά συνέπεια την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητάς της.

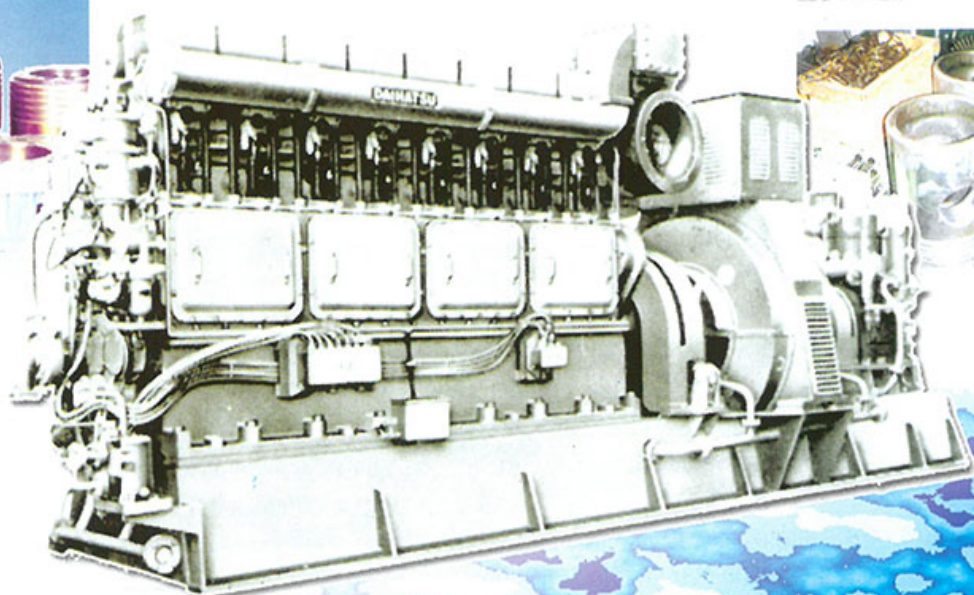
Οι συνομιλίες αυτές έχουν ήδη πάρει το δρόμο τους. Στο πολύ πετυχημένο συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλες στις 21 Ιανουαρίου, ο πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κ. Prodi, μαζί με τους υπουργούς του κλάδου της Αγγλίας (κ. Hewitt), της Γερμανίας (κ. Clement) και της Ελλάδας (κ. Τσοχατζόπουλος), πέρασαν μερικά πολύ σημαντικά μηνύματα.

Πρώτον, ο κλάδος δεν πρέπει και δεν πρόκειται να αγνοηθεί. Δεύτερον, το οικονομικό μαξιλάρι της διαρκούς ανάπτυξης θα πρέπει να λαμβάνεται προσεκτικά υπόψη σε κάθε πολιτική πρωτοβουλία και λήψη νομοθετικών μέτρων.

Τρίτον, η καινοτομία και η επιχειρηματικότητα αποτελούν βασικές προτεραιότητες στη διατήρηση της ανάπτυξης.

Τέταρτον, για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής βιομηχανικής πολιτικής, παρά το γεγονός ότι η οριζόντια διάσταση θα συνεχίσει να έχει θεμελιώδη σημασία, οι επιπτώσεις των βιομηχανικών κλάδων, ειδικά αυτών που αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες προκλήσεις, θα πρέπει να παρακολουθούνται προσεκτικά και, όπου είναι δυνατό, να γίνονται οι σχετικές προσαρμογές έτσι ώστε να ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένες καταστάσεις.

Full Ship Spares
Main Engines
Diesel Generators
Turbo Chargers
Purifiers
Air Compressors
Inspections - Repairs



M

MARIDINA



Workshop: 9 Haidariou Str., Piraeus 185 45, Tel: +30 2104174824, 2104515155, Fax: +30 2104128043
Office: 31, Sp. Lambrou Str., Piraeus 185 38, Tel: +30 2104515155, Fax: +30 2104232505
 Mobile: +30 6932396363, 6932224755
 website: www.infotrade.gr/maridina - e-mail: maridina@otenet.gr

LeaderSHIP 2015



Είμαι ιδιαίτερα αισιόδοξος από το υψηλό επίπεδο πολιτικής υποστήριξης της ευρωπαϊκής βιομηχανίας που δόθηκε στη συγκεκριμένη περίπτωση. Αυτό δίνει πολύ καλά με την πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015.

LeaderShip 2015

Κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας και εκτέλεσης πολιτικών πρωτοβουλιών, θα ήθελα να προσθέσω τη σημαντικότητα που αποδίδει η Επιτροπή στη συνεργασία με ανθρώπους του χώρου με στόχο την ανάλυση των σημαντικών ζητημάτων, τα οποία επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητά τους, και να προσδιορίσουν μια ξεκάθαρη στρατηγική για την προσέγγισή τους.

Η πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015, η οποία σχεδιάστηκε από την ίδια τη ναυπηγική βιομηχανία της Ε.Ε., αποτελεί μια θαρραλέα προσέγγιση για τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού κλάδου που θα ηγείται της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας μέχρι το 2005. Είναι ένα όραμα το οποίο βασίζεται στα αναμφισβήτητα πλεονεκτήματα του κλάδου.

Έτσι, μέσα από τη συνεργασία όλων των συμμετεχόντων στον κλάδο και των δημιουργών της ευρωπαϊκής πολιτικής, θα αναπτυχθεί και εφαρμοσθεί μια φιλόδοξη στρατηγική. Η Επιτροπή έχει όλη την καλή διάθεση να παρέχει την πλήρη υποστήριξη της για την πρωτοβουλία αυτή και, επομένως, θα έχει στενή συνεργασία μέσα από συμμετοχή μερικών σημαντικών επιτρόπων και τμημάτων.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων μηνών, προηδρεύσα στην πρώτη συνάντηση της Ομάδας Συμβούλων του LeaderSHIP, με υψηλά επίπεδα συμμετοχής από την Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, τα εργατικά συνδικάτα και τον κλάδο γενικότερα. Συμφωνήσαμε ότι θα πρέπει να αναλύσουμε τα στοιχεία που απαιτούνται για την επίτευξη της παγκόσμιας πρωτιάς στο συγκεκριμένο τομέα και τους τρόπους επίτευξης του εγχειρήμα-

τος. Υπάρχουν πολλά ζητήματα που θα πρέπει να ερευνηθούν. Κατά τη διάρκεια της πρώτης συνάντησης δόθηκε ιδιαίτερη σημασία στην καθιέρωση δικαιων συνθηκών στην αγορά, αυξημένη υποστήριξη της έρευνας και της καινοτομίας, καλύτερα χρηματοδοτικά εργαλεία και αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων σε θέματα κατάρτισης.

Θα πρέπει επίσης να αναζητήσουμε τον αντίκτυπο μιας ευρωπαϊκής αμυντικής ταυτότητας της ναυπήγησης, σε συνδυασμό με ένα εφαρμόσιμο σύστημα προστασίας των ναυπηγείων και των πνευματικών δικαιωμάτων του ναυτιλιακού εξοπλισμού των κατασκευαστών.

Ο στόχος μας είναι να έχουμε ένα κατοχυρωμένο έγγραφο αναφοράς έτοιμο προς χρήση πριν από το τέλος του τρέχοντος έτους, το οποίο θα τεθεί για μια ευρεία συζήτηση μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε. και των συνεργατών στους διάφορους κλάδους της ναυτιλίας.

Είμαι ενθουσιασμένος και αισιόδοξος για τη συγκεκριμένη πρωτοβουλία, που έχει στόχο τη δημιουργία ενός ακλόνητου μέλλοντος για την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία.

Το LeaderSHIP 2015 θα πρέπει να καθιερωθεί ως η ερμηνεία της νέας βιομηχανικής πολιτικής προσέγγισης μέσα στην πραγματικότητα του ναυπηγικού κλάδου. Για το λόγο αυτόν, έχω επιλέξει την πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015 ως ένα από τα έξι κύρια ζητήματα πολιτικής για το 2003.

Υπάρχουν μεγάλες προσδοκίες και αναμένεται πολλή και σκληρή δουλειά.

Προσκαλώ όλες τις ενδιαφερόμενες πλευρές να συνεισφέρουν τα μέγιστα για το συγκεκριμένο σκοπό.

Το μήνυμά σήμερα είναι, παρά τις δυσκολίες, η σταθερή πορεία μπροστά για τα ναυπηγεία της Ε.Ε. και τη βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού με την πλήρη υποστήριξη των ιδρυόντων της ευρωπαϊκής πολιτικής.

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



Τεστάρισμα των σωστικών και συνυψωτικών μέσων
των πλοίων «Cargo Gear»

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

Διαθέτουμε ηλεκτροϋδραυλική μηχανή δοκιμών εφελκυσμού,
διακριβωμένη από πιστοποιημένο φορέα: Algosystems

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

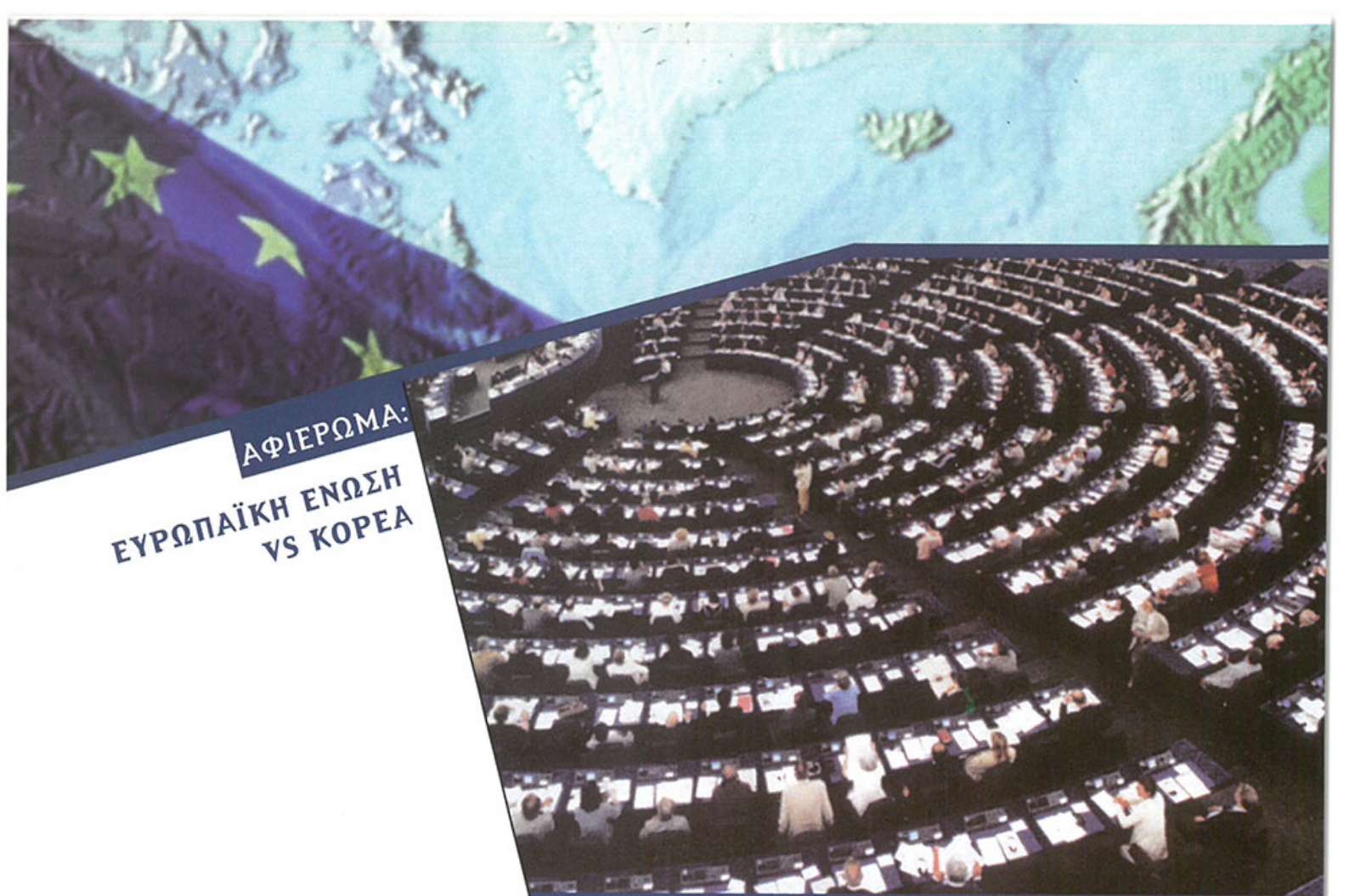


- *συρματοσχοινα*
- *αλυσίδες*
- *σχοινιά*
- *ιμάντες*
- *εξαρτήματα*

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. - Συρματοσχοινοτεχνική

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκου 53, Τηλ.: 210-4175729, Fax: 210-4177722
e-mail: cargogear@marinet.gr, www.synodinos.gr





ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
VS ΚΟΡΕΑ

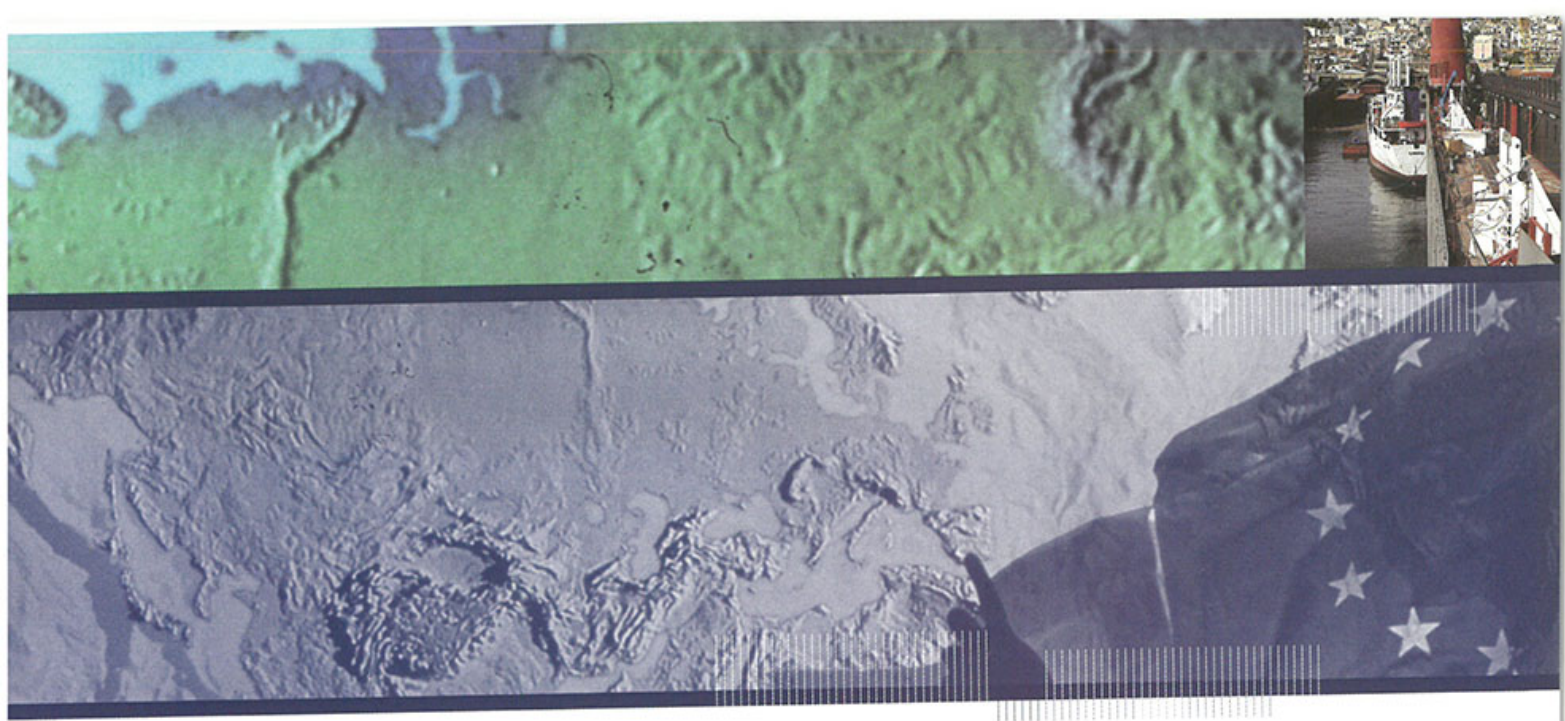
>>> Συνέντευξη του Χρήστου Φώλια

Ευρωβουλευτή Ν.Δ.,
μέλους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Το Ευρωκοινοβούλιο στηρίζει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή



Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δεν στάθηκε αμέτοχο στις πρόσφατες αντιπαραθέσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των κορεατικών ναυπηγείων. Οι αιρετοί της Ευρώπης, σαφώς προβληματισμένοι από την πορεία των εθνικών τους ναυπηγείων, αλλά και την ανεργία που μαστίζει τον κλάδο, αντέδρασαν στον «πόλεμο» των επιδοτήσεων και υποστήριξαν τις προσπάθειες των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων ως προς την εξεύρεση κοινά αποδεκτών λύσεων. Ο κ. Χρήστος Φώλιας μεταφέρει στη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά» την εμπειρία του στην Επιτροπή Βιομηχανίας του Ευρωκοινοβουλίου και αναλύει τις θέσεις και προτάσεις της Ολομέλειας του Στρασβούργου.



Οι πρόσφατες ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με το ύψος των κορεατικών επιδοτήσεων στη ναυπηγική βιομηχανία θεωρούνται από πολλούς ως αβάσιμες, μη επαρκώς τεκμηριωμένες, αλλά και αποτέλεσμα πιέσεων ιταλικών και ισπανικών οίκων. Ποια είναι η θέση σας ως προς το θέμα της αντικειμενικότητας των κοινοτικών ισχυρισμών;

Πράγματι, έχουν εκφρασθεί οι ανησυχίες ότι ο ουσιαστικός λόγος της καταγγελίας εκ μέρους των ευρωπαϊκών ναυπηγείων ήταν η άσκηση πίεσης προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για επανάληψη των επιδοτήσεων προς αυτά, δεδομένου ότι η νομοθεσία της Ε.Ε. απαγορεύει πλέον τις επιδοτήσεις.

Όμως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα άλλα κοινοτικά όργανα έλεγξαν τα στοιχεία περί των τιμών των ναυπηγήσεων στην Κορέα και επείσθησαν ότι οι καταγγελίες ήταν βάσιμες.

Σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει όμως υπό το πρόσχημα των παρανόμων κορεατικών επιδοτήσεων να υπάρξουν επιδοτήσεις στα κοινοτικά ναυπηγεία, γιατί θα οδηγηθούμε σε έναν πόλεμο επιδοτήσεων με καταστροφικά αποτελέσματα για τη ναυτιλία εις βάρος και της διεθνούς οικονομίας και του καταναλωτή.

Θεωρείτε βάσιμες τις καταγγελίες της Κορέας προς τον ΠΟΕ σχετικά με τις επιδοτήσεις των ευρωπαϊκών ναυπηγείων σε τομείς όπως η ναυπήγηση containers; Οι καταγγελίες πιστεύετε ότι οξύνουν τις ήδη τεταμένες σχέσεις;

Θα ήθελα να διατηρήσω κάποιες επιφυλάξεις στην ερώτηση αυτή. Δεν έχω τα πλήρη στοιχεία για να είμαι σε θέση να κρίνω τις καταγγελίες των κορεατικών ναυπηγείων, τα οποία μπορεί να χρησιμοποιούν την αντιπέθεση ως τακτική άμυνας.

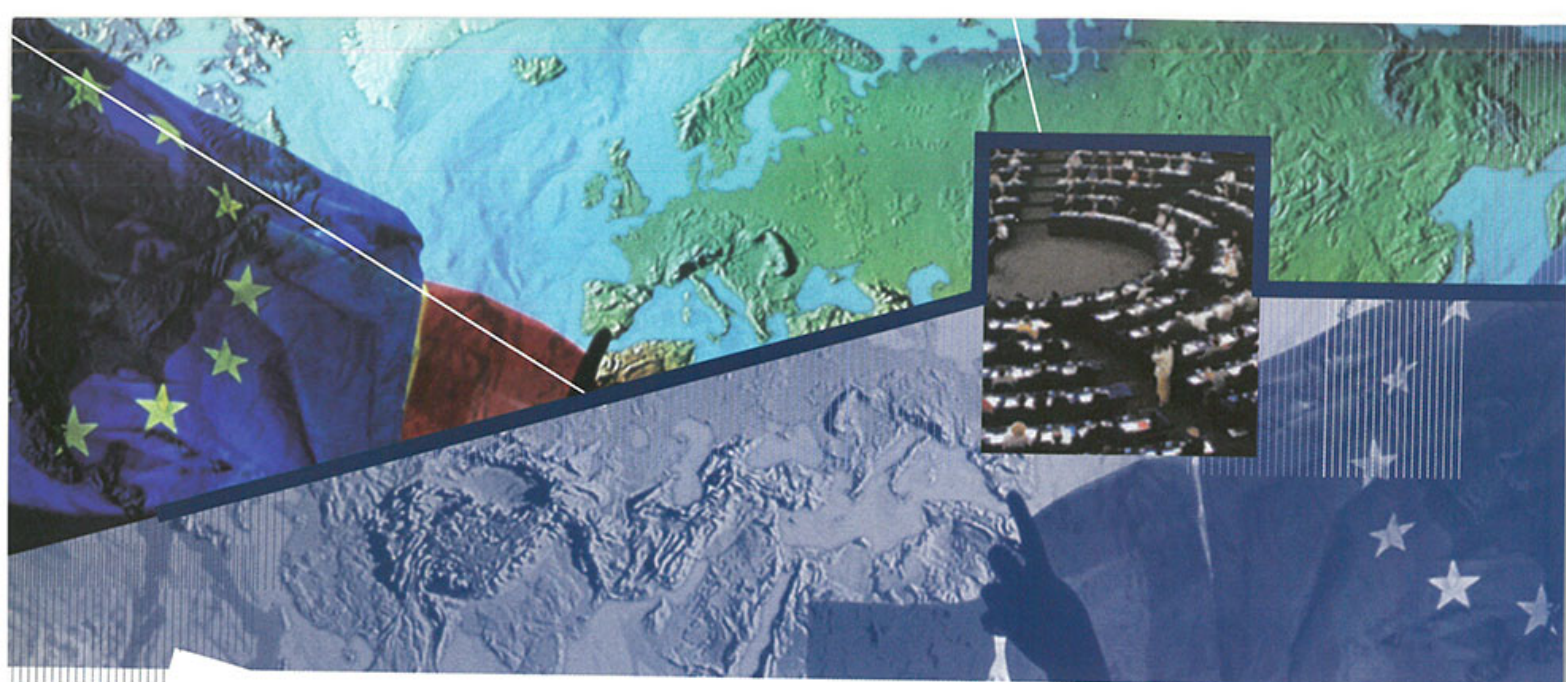
Κάποιες επιδοτήσεις που πράγματι δόθηκαν σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία και ειδικότερα για κάποιους τύπους πλοίων ξέρω ότι ήταν προσωρινές. Ελπίζω η τελική έκβαση της υποθέσεως να ομαλοποιήσει την όλη κατάσταση, καθώς και τις διμερείς σχέσεις Ε.Ε. και Κορέας.

Πώς αντιμετωπίζετε τη στάση αρκετών πλοιοκτητών, οι οποίοι δυσανασχετούν με τις ευρωπαϊκές καταγγελίες εναντίον της Κορέας; Ποια επιχειρήματα θα αναπτύσσετε για να υποστηρίξετε το έργο των κοινοτικών οργάνων;

Γνωρίζω καλά πως οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές υποστηρίζουν την εξάλειψη των στρεβλώσεων στη ναυπηγική αγορά και την επικράτηση θεμιτών ανταγωνιστικών συνθηκών στον παγκόσμιο ναυπηγικό τομέα.

Αντιλαμβάνομαι πως δεν θέλουν με κανένα τρόπο να διαταραχθεί η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης, αφού είναι θεμελιώδης αρχή ότι η υπερπροσφορά εμποδίζει την κερδοφορία κάθε βιομηχανίας.

Όμως, ως επιχειρηματίες, κατανοώ ότι ανησυχούν για το ενδεχόμενο αύξησης των τιμών ναυπηγήσεων στα κορεατικά ναυπηγεία, εξέλιξη η οποία θα δυσχεράνει τον εμπορικό σχεδιασμό τους για ανανέωση του στόλου. Εξάλλου, όπως υποστηρίζουν, η έκβαση της υπο-



θέσεως, όποια κι αν είναι, είναι αμφίβολο εάν θα έχει ως αποτέλεσμα να προσελκύσει ναυπηγήσεις στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, αφού κριτήρια για την ανάθεση μιας παραγγελίας πέραν του κόστους, είναι η ποιότητα της κατασκευής, η τεχνογνωσία, η συνέπεια ως προς το χρόνο παράδοσης και, δυστυχώς, σε όλα αυτά τα κορεστικά και τα άλλα ασιατικά ναυπηγεία έχουν κερδίσει την εμπιστοσύνη των εφοπλιστών.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι οι δύο πλευρές έχουν ένα σημείο συμφωνίας, την επιθυμία δημιουργίας ενός ισότιμου πλαισίου στο οποίο τα ναυπηγεία θα ανταγωνίζονται ελεύθερα και θεμιτά και όπου οι τιμές θα διαμορφώνονται βάσει των αρχών της ελεύθερης οικονομίας.

Ποια είναι η συμβολή του Ευρωκοινοβουλίου στο δύσκολο έργο της Επιτροπής; Πώς θα μπορούσε η Ολομέλεια να υποστηρίξει το μικρομεσαίο Ευρωπαϊκό επιχειρηματία του ναυπηγικού και ναυπηγοεπισκευαστικού χώρου;

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξαρχής στήριξε πολιτικά τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ζητώντας να ενεργοποιηθούν οι προβλεπόμενες διαδικασίες για τη διευθέτηση του θέματος και συνεχίζει να παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις.

Παράλληλα, το Κοινοβούλιο έχει υιοθετήσει, και συνεχίζει την προσπάθειά του, μία σειρά από πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση της στήριξης και προώθησης των συμφερόντων και των δράσεων των ευρωπαϊκών ΜΜΕ, συνολικά.

Από και μετά επαφίεται στην κυβέρνησή μας να προωθήσει τις πρωτοβουλίες αυτές στην ελληνική αγορά και να επιτρέψει και ενθαρρύνει τη μεγάλη μάζα

των χειμαζόμενων ΜΜΕ να επωφεληθούν, αντί να υψώνει εμπόδια, τόσο επιλεξιμότητας όσο και γραφειοκρατίας, που εξαιρούν τελικά το συντριπτικό ποσοστό τους.

Υποστηρίζετε την άποψη ότι η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη εγκαταλείφθηκε επί σειράν ετών από την Πολιτεία με συνέπεια τη σταδιακή μείωση της ανταγωνιστικότητάς της; Συμφωνείτε επίσης με την ευρέως επικρουτούμενη άποψη, πως σε αρκετές περιπτώσεις τόσο οι διοικήσεις των εταιρειών όσο και το εργατικό δυναμικό τους συνέβαλαν στη σημερινή οικονομική καθίζηση τους;

Δυστυχώς, η απάντησή μου είναι καταφατική.

Όταν ένας τομέας γίνεται μη ανταγωνιστικός και χάνει τους πελάτες του, δεν είναι μετά εύκολο να αλλάξει η κατάσταση και ακόμη περισσότερο η αρνητική εντύπωση που έχει δημιουργηθεί.

Και πράγματι, πέραν της Πολιτείας, στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι συνυπεύθυνοι και οι ίδιοι οι επιχειρηματίες και οι εργαζόμενοι που τώρα παραπονιούνται για ανεργία στον τομέα τους.

Όμως τα παρελθόντα δεν αλλάζουν και επομένως η απόδοση ευθυνών πρέπει να χρησιμοποιηθεί μόνον ως παράδειγμα αποφυγής ανάλογων λανθασμένων πρακτικών στο μέλλον.

Κατά συνέπεια, πρέπει να υπάρξει συντονισμένη ενέργεια Πολιτείας και εργαζομένων ώστε η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη να ξαναγίνει ανταγωνιστική, να ξαναζωντανέψει έτσι ώστε τόσα άνεργα εξειδικευμένα χέρια μαστόρων να βρουν δουλειά και τόσες περιφερειακές ΜΜΕ να πάψουν να κλείνουν.

THE COMMONWEALTH OF DOMINICA INTERNATIONAL SHIP REGISTRY



«The Flag of Responsibility»

GREECE REGIONAL OFFICES:

2a, Perikleous Street, Vouliagmeni 16671, Greece

Tel.: +30-210-8962118 - 8963432

Fax: +30-210-8962152 - 8961308

info@Dominica-Registry-Greece.com

www.Dominica-Registry-Greece.com

Affiliated web sites:

www.Global-Money.com

www.InternationalShipRegistries.com

www.BulkCarriersInvestors.com



>>> Συνέντευξη του Kil Seon Choi

Προέδρου Korea Shipbuilders' Association
(KOSHIPA)

Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία δεν έχουν τη δυνατότητα να μας ανταγωνιστούν

«Τα ναυπηγεία τα οποία έχουν χάσει την ανταγωνιστικότητά τους θα πρέπει να κλείσουν». Με αυτό το σκεπτικό, ο πρόεδρος της Korea Shipbuilders' Association θεωρεί ως ανέφικτες και παράλογες τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εναντιώνεται στις καταγγελίες που εξαπέλυσε προσφάτως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά των πανίσχυρων πλέον κορεατικών ναυπηγείων.

Ο κ. Kil Seon Choi είναι πεπεισμένος ότι η Κορέα μπορεί να υπερασπίσει επιτυχώς τη θέση της στον WTO και πως ο διεθνής οργανισμός θα προχωρήσει σε μια λογική επίλυση του ζητήματος.

Κατά τη γνώμη σας, ποιοι ήταν οι κύριοι λόγοι για την αποτυχία των διαπραγματεύσεων μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Κορέας έπειτα από τις ευρωπαϊκές αμφισβητήσεις για τη νομιμότητα των επιχορηγήσεων που παρέχει η Κορέα στη ναυπηγική της βιομηχανία;

Οι διαπραγματεύσεις Κορέας και Ευρωπαϊκής Ένωσης απέτυχαν, διότι η Ε.Ε. δεν πρότεινε πιο ρεαλιστικές και λογικές εναλλακτικές για να ρυθμίσει τα θέματα με καλή θέληση, έστω και αν τα κράτη-μέλη της είναι γνωστό ότι έχουν επιδοτήσει σε μεγάλο ποσοστό τα ναυπηγεία τους, επίσημα όσο και ανεπίσημα. Η κορεατική κυβέρνηση και οι ναυπηγικοί οίκοι μπήκαν στη διαδικασία των διαπραγματεύσεων με την καλύτερη διάθεση και είναι απογοητευμένοι από το γεγονός ότι

μια λογική επίλυση της διαφωνίας δεν έχει βρεθεί. Η πρόταση της Ε.Ε. να αυξηθούν οι τιμές των πλοίων ήταν ανέφικτη, παράλογη, αλλά και ενάντια στις αρχές της αγοράς. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιχείρησε να επιβάλει παράλογες και εξωπραγματικές απαιτήσεις στα κορεατικά ναυπηγεία. Μια τέτοια κίνηση μπορεί να δημιουργήσει σοβαρές στρεβλώσεις στην αγορά, καταστροφικό ανταγωνισμό και να απειλήσει την υγιή ύπαρξη της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Το επίπεδο των τιμών των πλοίων θα πρέπει να κρίνεται βάσει διαφόρων παραγόντων, όπως οι τάσεις της αγοράς, το κόστος κατασκευής, τα κέρδη, η παραγωγικότητα και η ανταγωνιστικότητα των τιμών.

Πιστεύετε ότι ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (WTO) θα καταφέρει να προτείνει μια αποδεκτή



Λύση σ' αυτήν τη μακροχρόνια αντιπαράθεση των δύο πλευρών;

Σε σχέση με την καταγγελία της Ε.Ε. κατά της Κορέας, οι υπεύθυνοι του WTO έχουν διορίσει τρία ανεξάρτητα μέλη, τα οποία θα εκδώσουν ένα interim report γύρω στα τέλη Ιουνίου της επόμενης χρονιάς. Η κυβέρνηση της Κορέας προχώρησε σε μια επίσημη καταγγελία στον WTO με θέμα την παροχή από την Ε.Ε. τόσο επιδοτήσεων όσο και του προσωρινού αμυντικού μηχανισμού (Temporary Defence Mechanism) προς την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία. Είμαστε αρκετά σίγουροι ότι μπορούμε να αμυνθούμε κατά της καταγγελίας της Ε.Ε. και ότι ο WTO θα προχωρήσει σε μια λογική επίλυση του ζητήματος.

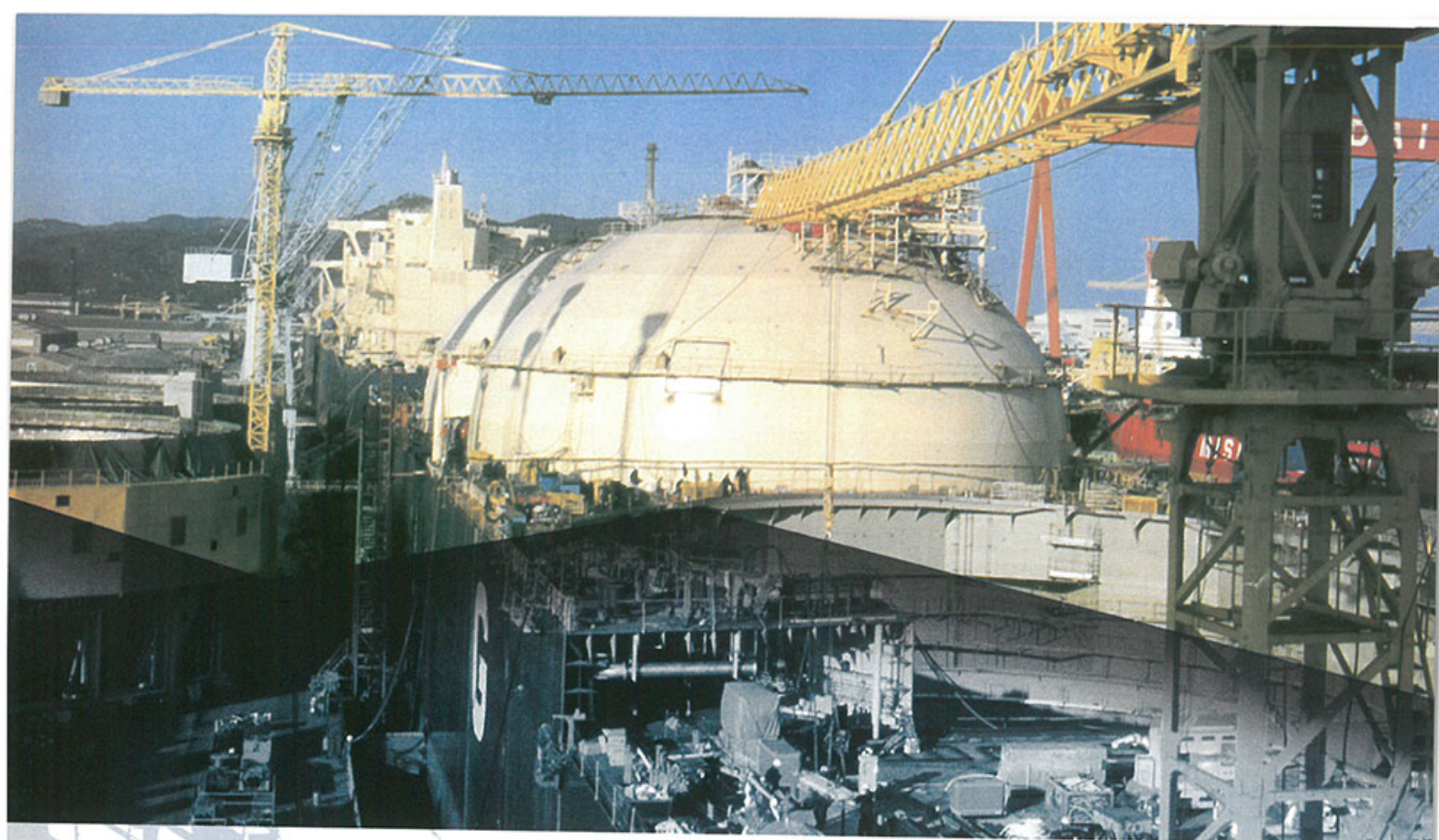
Τα κορεατικά ναυπηγεία δεν επιχορηγούνται από την κορεατική κυβέρνηση, όπως συμβαίνει με τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, τα οποία έχουν τύχει άμεσων και έμμεσων επιχορηγήσεων εδώ και πολλά χρόνια.

Η Ιαπωνία δεν υποστήριξε την Κορέα στην πρόσφατη αντιπαράθεση με την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Κίνα, ακολουθώντας μια πιο ουδέτερη στάση. Πιστεύετε ότι η Κορέα έχει αγνοηθεί από τους βιομηχανικούς της γείτονες;

Είναι αντιληπτό σε μας ότι η ιαπωνική κυβέρνηση και οι βιομηχανίες της αντιτίθενται σε οποιοδήποτε είδος επιχορηγήσεων προς τη ναυπηγική βιομηχανία. Σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα, γνωρίζουμε ότι η ιαπωνική κυβέρνηση άσκησε κριτική στην Ε.Ε. σε σχέση με την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να εισαγάγει έναν προσωρινό αμυντικό μηχανισμό (TDM). Είναι πεπεισμένοι ότι από τη στιγμή που θα περιοριστούν εντελώς οποιεσδήποτε άμεσες ή έμμεσες επιχορηγήσεις από κρατικές παρεμβάσεις ή δημόσιους οργανισμούς, τότε είναι σίγουρο ότι η αγορά θα επιστρέψει αυτομάτως σε κανονικές συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

Μπορείτε να μας εξηγήσετε τους λόγους για τους οποίους η κορεατική βιομηχανία είναι πεπεισμένη πως τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιχορηγούν τα ναυπηγεία τους;

Κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του '60 και του '70, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία παρέδωσαν στην Ιαπωνία την κυρίαρχη θέση που κατείχαν μέχρι τότε στην αγορά, πολύ πριν καταφέρει η Κορέα να εξασφαλίσει κάποιο σημαντικό μερίδιο της αγοράς. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία δεν έχουν τη δυνατότητα να μας ανταγωνιστούν λόγω του υψηλού κόστους των εργατικών



εισφορών, της έλλειψης επενδύσεων, του υψηλού κόστους πρώτων υλών και της αποτυχίας επίτευξης των επιπέδων παραγωγικότητας αναλογικά με τα καλύτερα ναυπηγεία της Κορέας και της Ιαπωνίας. Η πρόθεση των ευρωπαϊκών κρατών-μελών να επιχορηγήσουν τα ναυπηγεία τους με στόχο τη σκόπιμη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς τους, αποτελεί γεγονός το οποίο αναπόφευκτα θα δημιουργήσει φαινόμενα υπερπαραγωγής στην παγκόσμια ναυπηγική αγορά.

Πιστεύετε ότι η παραπάνω αντιπαλότητα μεταξύ Ε.Ε. και Κορέας θα αποβεί τελικώς μοιραία για την παγκόσμια πλοιοκτησία;

Είμαστε σίγουροι ότι θα αποβεί, ωστόσο είναι δυνατό να αποφευχθεί αυτή η κατάσταση εάν η Ε.Ε. και η Κορέα καταφέρουν να προχωρήσουν σε μια λογική επίλυση του προβλήματος. Οι κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού θα επανέλθουν στην αγορά κατασκευής πλοίων εάν εξαλειφθούν οι παράγοντες αλλοίωσης της αγοράς, γεγονός το οποίο θα αποδειχθεί ευεργετικό για όλες τις πλευρές.

Ευρωπαίοι ιθύνοντες υποστηρίζουν ότι η υπερπαραγωγή των επερχόμενων ετών θα αποτελέσει μείζον ζήτημα, εφόσον η Κορέα δεν ακολουθήσει ένα

στρατηγικό σχεδιασμό στο θέμα. Ποιες είναι οι αντιδράσεις σας αναφορικά με το συγκεκριμένο ζήτημα; Ποια είναι η θέση σας επίσης στο θέμα των παρεχόμενων πληροφοριών που προκύπτουν από την πρόσφατη αναφορά της Ε.Ε. σχετικά με την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία;

Η παγκόσμια αγορά κατασκευής πλοίων έχει ιστορικά πλέον «υπερ-τροφοδοτηθεί», αρχής γενομένης από την πρώτη πετρελαϊκή κρίση του 1973. Οι αιτίες είναι οι ακόλουθες: η διαρκής κρατική υποστήριξη μη-ανταγωνιστικών ναυπηγείων σε παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη (με σκοπό τη διατήρηση της απασχόλησης) και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κλάδου, που σχετίζονται με το επίπεδο και την απόδοση του εργατικού δυναμικού, χαρακτηριστικό το οποίο επιτρέπει σε ανερχόμενα κράτη στον κλάδο να κατασκευάσουν νέες εγκαταστάσεις.

Ο περιορισμός των υποδομών των ναυπηγείων ή η ύπαρξη ορίων στη λειτουργία και στην παραγωγικότητα των μονάδων θα πρέπει να βασιστεί στις αρχές της αγοράς.

Τα ναυπηγεία τα οποία έχουν χάσει την ανταγωνιστικότητά τους θα πρέπει να κλείσουν, γεγονός το οποίο πιθανό να ανακουφίσει την αγορά από την υπερπροσφορά.



KLAIPEDA LITHUANIA
MARINE SERVICES



SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA

COASTAL TOWAGE

TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES

SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE

STAND BY AT DISABLED VESSELS

SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE

SALVAGE AND WRECK REMOVAL

SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE

TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

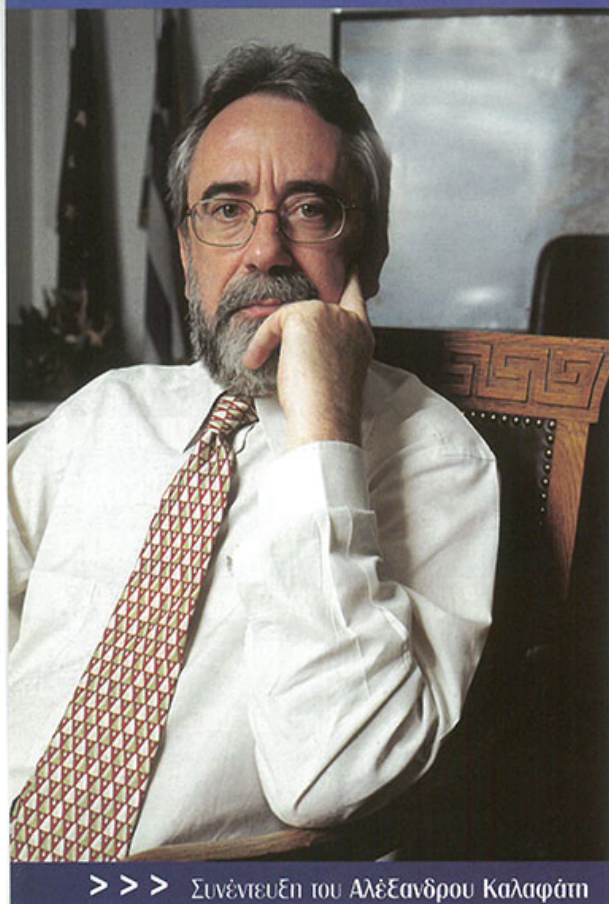
CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS





>>> Συνέντευξη του Αλέξανδρου Καλαφάτη

Υφυπουργού Ανάπτυξης

Η χώρα μας συμφωνεί με τις ενέργειες της Ε.Ε.

Οι παράγοντες που διαμόρφωσαν την παγκόσμια οικονομία αλλά και ο αθέμιτος ανταγωνισμός των τρίτων χωρών είναι δύο από τους κυρίαρχους παράγοντες που διαμόρφωσαν την οικονομική δυσκαμψία των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων, μας επισημαίνει ο υφυπουργός Ανάπτυξης Αλέξανδρος Καλαφάτης. Ο κ. Καλαφάτης δηλώνει ότι η κυβέρνηση, με διάφορες πρωτοβουλίες που έχει λάβει, έχει υποστηρίξει το σύνολο της ναυπηγικής βιομηχανίας ενώ για την πρωτοβουλία της Leadership αναμένουν να οριστικοποιηθούν ορισμένα μέτρα για να προχωρήσουν στην ενημέρωση των ελληνικών επιχειρήσεων.

Η οικονομική δυσκαμψία των περισσότερων εταιρειών στη ΝΕΖ Περάματος είναι απογοητευτική και οι προβλέψεις για ανάκαμψη δυσσώγιες. Ποιες θεωρείτε τις παραμέτρους που ώθησαν την εφοπλιστική κοινότητα να προτιμήσει νέες αγορές;

Η ΝΕΖ Περάματος, όλα τα ελληνικά ναυπηγεία, αλλά και γενικότερα η ναυπηγική βιομηχανία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιμετωπίζει πρόβλημα ανταγωνιστικότητας σε σχέση με τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής.

Πρόβλημα ανταγωνιστικότητας υφίσταται και από τους άμεσους γείτονές μας, Τουρκία, Ρουμανία, Ουκρανία κ.λπ.

Σημειώνουμε ενδεικτικά ότι στο Πέραμα το κόστος του μέσου εργαζόμενου φαίνεται να είναι 22 ευρώ/ώρα, ενώ στις χώρες αυτές είναι της τάξης των 5\$/οκτάωρο.

Θεωρείτε ότι οι χώρες της Ε.Ε. θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν στον τομέα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας κράτη όπως η Κορέα; Λαμβάνοντας υπ' όψιν την υψηλή τεχνογνωσία, το σεβασμό προς τις ανάγκες του πελάτη και τις ανταγωνιστικές τιμές που προσφέρουν οι αγορές της Άπω Ανατολής, θεωρείτε μη ελκυστικά τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία;

Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία έχουν συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής, κυρίως στα κρουαζιερόπλοια. Το είδος αυτού του πλοίου είναι εκείνο που επλήγη περισσότερο μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου.



Η Άπω Ανατολή έχει συγκριτικό πλεονέκτημα στα χαμηλής αξίας πλοία (δεξαμενόπλοια και μεταφοράς χύδην φορτίου). Το ποσοστό της Νότιας Κορέας από 36% το 2000 έπεσε στο 28% το 2002. Της Ευρωπαϊκής Ένωσης βυθίστηκε από 19% το 2000 στο 7% το 2002. Η κατάσταση, όμως, διαφοροποιείται έντονα τα τελευταία χρόνια με την εμφάνιση της Κίνας, με σημαντικές τάσεις αύξησης μεριδίου, καθώς και του Βιετνάμ. Η Ε.Ε. θα μπορούσε να σταθεί ανταγωνιστικά στα υψηλής αξίας πλοία επιβατηγά, φεριμπότ, κρουαζιερόπλοια, μικρά τάνκερ.

Πώς κρίνετε την πρωτοβουλία της Ε.Ε. να αποταθεί στο Διεθνή Οργανισμό Εμπορίου προκειμένου να εξετασθεί η παράνομη επιδότηση των κορεατικών ναυπηγείων; Ποια επίσημη θέση έχει λάβει η Ελλάδα στο θέμα αυτό;

Η χώρα μας συμφωνεί απολύτως με τις ενέργειες της Ε.Ε.

Οι περισσότερες εταιρείες στη ΝΕΖ Περάματος αισθάνονται ότι πληρώνουν λάθη προηγούμενων δεκαετιών, τόσο εξ αιτίας των συνδικαλιστικών σωματείων όσο και των κυβερνήσεων. Ποια είναι η θέση σας στο θέμα αυτό;

Πιστεύουμε πως, αν υποθέσουμε ότι συνέβησαν κάποιες αστοχίες, αυτές πρέπει να έπαιξαν δευτερεύοντα ρόλο. Οι κυρίαρχοι παράγοντες που διαμόρφωσαν τη σημερινή κατάσταση στον κλάδο, υπερβαίνουν κατά πολύ τα όρια της χώρας μας και αναφέρονται στους παράγοντες που διαμόρφωσαν τη σημερινή κατάσταση της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, σε συνδυασμό με

τον προαναφερόμενο αθέμιτο ανταγωνισμό που προέρχεται από τρίτες χώρες και τη χαμηλή ανταγωνιστικότητα των δικών μας ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων.

Ποιες πρωτοβουλίες θα επεξεργασθείτε στο πλαίσιο της Leadership 2015, προκειμένου να εξασφαλίσουν οι ελληνικές εταιρείες κοινοτική χρηματοδότηση για τη ναυπηγική έρευνα;

Η πρωτοβουλία Leadership δρομολογήθηκε τον Ιανουάριο του 2003. Μόλις οριστικοποιηθούν συγκεκριμένα μέτρα, θα προχωρήσουμε άμεσα στις απαραίτητες ενέργειες για ενημέρωση των ελληνικών επιχειρήσεων. Πρέπει να τονίσω, παράλληλα, πως η κυβέρνηση με πολλές πρωτοβουλίες, οι οποίες είναι γνωστές άλλωστε, έχει τείνει χέρι βοήθειας προς το σύνολο της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η στήριξη αυτή αφορά σε θεσμικά μέτρα (π.χ. κατοχύρωση Μπρώου, δημιουργία ΝΕΖ), σε οικονομικά (διαγραφή - ρύθμιση χρεών) αλλά και στη δημιουργία σπουδαίων έργων υποδομής στην περιοχή (π.χ. βιοτεχνικό πάρκο Σχιστού).



ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
VS ΚΟΡΕΑ



>>> Συνέντευξη του νομάρχη Πειραιά Γιάννη Μίχα

Το συνδικαλιστικό κίνημα υπήρξε προς όφελος των εργαζομένων

Με την πεποίθηση ότι η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση σε συνεργασία με την Πολιτεία, αλλά και τις επιχειρήσεις, χρειάζεται να καλύψει το χαμένο έδαφος, κατανοώντας ότι η ΝΕΖ δεν μπορεί να προσφέρει τόση δουλειά όση υπήρχε το 1980, ο νέος νομάρχης Πειραιά θεωρεί ότι μόνο με την εξειδίκευση των εργασιών και τον εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων μπορεί να παραμείνει υγιής.

Ο κ. Μίχας στη συνέντευξή του αναλύει το ρόλο που οφείλει να διαδραματίσει η Νομαρχία Πειραιά και αποσαφηνίζει ότι η ΝΕΖ Περάματος, δυστυχώς, δεν μπορεί πλέον να αναζητά τις θέσεις εργασίας που κάποτε υπήρχαν.



Ποιες πρωτοβουλίες σκοπεύετε να αναλάβετε από τη νέα σας θέση με στόχο την υποστήριξη της NEZ Περάματος;

Η Νομαρχία Πειραιά είναι απολύτως έτοιμη να αναλάβει και να διεκπεραιώσει ένα μεγάλο έργο, καθοριστικής σημασίας όχι μόνο για την υποστήριξη της NEZ αλλά συνολικά για την ανάπτυξη της. Αναφέρομαι στη δημιουργία του Μητρώου Επιχειρήσεων, στο οποίο θα ενταχθούν επιχειρήσεις με συγκεκριμένα κριτήρια, που θα διασφαλίζουν ότι έχουν όλες τις προϋποθέσεις για να λειτουργήσουν υγιώς και ανταγωνιστικά προς ανάλογες επιχειρήσεις γειτονικών μας κρατών. Η έναρξη σύνταξης του Μητρώου θα αρχίσει αμέσως μόλις υπογραφούν αναγκαία Προεδρικά Διατάγματα, αφού τόσο εμείς όσο και οι φορείς της NEZ διαπίστωσαν ότι οι όροι που ετίθεντο από τα προηγούμενα Προεδρικά Διατάγματα καθιστούσαν σχεδόν απαγορευτική την ένταξη επιχειρήσεων στο Μητρώο.

Κάναμε παρέμβαση προς την κυβέρνηση, η οποία αποδέχτηκε τις τροποποιήσεις και βρισκόμαστε εν αναμονή των νέων Προεδρικών Διαταγμάτων. Ωστόσο, οι υπηρεσίες της Νομαρχίας δεν μένουν αδρανείς. Αξιοποίησαν το χρόνο και έχουν ετοιμάσει ειδικά έντυπα, τα οποία θα συμπληρωθούν από τους επιχειρηματίες, ώστε να ολοκληρωθεί σε ελάχιστο χρονικό διάστημα αυτή η εξαιρετικά σημαντική εργασία.

Οι εταιρείες της NEZ δεν προβάλλονται σχεδόν καθόλου σε διεθνείς εκθέσεις. Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ενέργειες άλλων φορέων ή και κρατών, θεωρείτε επιβεβλημένη την προώθηση των πειραϊκών ναυπηγοεπισκευαστικών εταιρειών σε διεθνείς εκδηλώσεις με την υποστήριξη της Νομαρχίας και του υπ. Ανάπτυξης;

Αυτό που αναφέρετε είναι μια πραγματικότητα. Οι εταιρείες δεν προβάλλονται σχεδόν καθόλου σε διεθνείς εκθέσεις. Όμως, αυτό το θέμα δεν μπορεί να το αντιμετωπίσει μόνη της η Νομαρχία ή το υπουργείο Ανάπτυ-

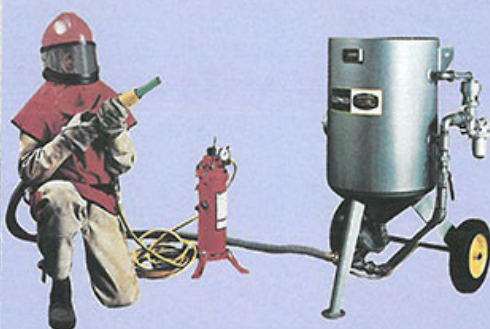
ξης. Πρωτίστως, χρειάζεται να το επιθυμούν οι επιχειρήσεις και να έχουν τον πρώτο ρόλο σε αυτό, αποφασίζοντας ότι θα συνδράμουν οικονομικά σε μια τέτοια επανάληψη. Είμαστε στο πλευρό των επιχειρήσεων και είμαστε να βοηθήσουμε σε οργανωτικά ζητήματα και να συντονίσουμε κάθε προσπάθεια που θα προσφέρει προβολή στις επιχειρήσεις της NEZ. Πιστεύω ότι και οι επιχειρηματίες του κλάδου μετά την εξυγίανση του χώρου από τη δημιουργία του Μητρώου θα είναι διατεθειμένοι να κινηθούν πιο δραστήρια προς μια τέτοια κατεύθυνση.

Κρίνετε ουσιαστική τη συνεργασία όλων των φορέων με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και την Πολιτεία; Θεωρείτε ότι έφεραν ικανοποιητικά αποτελέσματα και απορροφήθηκαν επαρκώς τα πολυετή πακέτα παροχών και διαφόρων κρατικών και κοινοτικών επιδοτήσεων που δόθηκαν σε αρκετές εταιρείες του κλάδου;

Πιστεύω ότι υπάρχει καλή συνεργασία σε όλα τα επίπεδα και τουλάχιστον εμείς ως Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση του Πειραιά είμαστε πάντα πρόθυμοι γι' αυτό, αν και οι δυνατότητές μας για ουσιαστική στήριξη είναι περιορισμένες. Ειδικά, μάλιστα, για το θέμα των παροχών και των επιδοτήσεων, που θίγεται, η Νομαρχία Πειραιά δεν έχει απολύτως καμία σχέση ή αρμοδιότητα. Από την εμπειρία μου, όμως, μπορώ να πω ότι η απορροφητικότητα ευρωπαϊκών προγραμμάτων από επιχειρήσεις της NEZ είναι σχεδόν σε μηδενικά επίπεδα. Ελάχιστοι επιχειρηματίες απορρόφησαν κονδύλια και πάλι χωρίς να έχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα σε επίπεδο εκσυγχρονισμού της λειτουργίας των επιχειρήσεών τους.

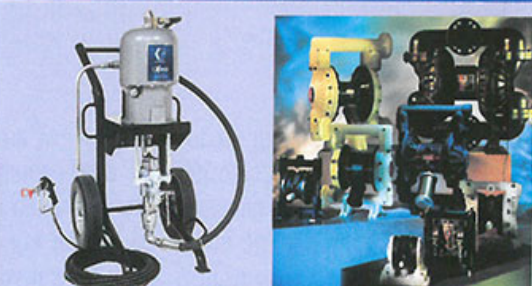
Πιστεύω, όμως, ότι εφόσον ξεκινήσει μια διαδικασία εξυγίανσης του κλάδου, τότε θα υπάρξουν σαφώς ευνοϊκότερες συνθήκες για την αξιοποίηση περισσότερων κονδυλίων και η Νομαρχία με την εμπειρία των υπηρεσιών της θα είναι πάντα έτοιμη να προσφέρει κάθε βοήθεια για την παροχή της απαραίτητης γνώσης για την αξιοποίηση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων.

CLEMCO
INTERNATIONAL



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα
αμμοβολής
και υλικό αμμοβολής**

GRACO



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα βαφής
AIRLESS αντίλησης
και μεταφοράς υγρών**



MUNKERBO



**Μονάδες αναρρόφησης υλικού
αμμοβολής και αφύγρυνσης δεξαμενών**

WOMA



Μηχανήματα υδροβολής

HELLENIC CLEMCO - GRACO LTD

**ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΑΜΜΟΒΟΛΗΣ - ΒΑΦΗΣ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΡΡΟΦΗΣΗΣ & ΑΦΥΓΡΑΝΣΗΣ**

Α. Σαλαμίνος 207, 187 56 Κερατσίνι, Πειραιάς
Τηλ.: 210 43.24.200, 210 43.24.201 - Fax: 210 43.29.786
e-mail: clemco@otenet.gr

Θεωρείτε ότι ο «συνδικαλισμός» λειτούργησε πολλές φορές εις βάρος της ΝΕΖ και, πιθανώς, όπως υποστηρίζουν αρκετοί, έπληξε τη βιωσιμότητά της;

Όχι, δεν συμφωνώ με κάτι τέτοιο. Το συνδικαλιστικό κίνημα παίζει το ρόλο του, ίσως με λάθη, παραλείψεις ή και ορισμένες υπερβολές, αλλά σε γενικές γραμμές σε θετική κατεύθυνση προς όφελος των εργαζομένων, επιδιώκοντας την ανάπτυξη της ΝΕΖ σε μια εξαιρετικά δύσκολη περίοδο.

Υποστηρίζετε την άποψη ότι η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη εγκαταλείφθηκε επί σειράν ετών από την Πολιτεία με αποτέλεσμα τη σταδιακή μείωση της ανταγωνιστικότητάς της; Συμφωνείτε επίσης με την ευρέως επικρουούμενη άποψη, πως σε αρκετές περιπτώσεις τόσο οι διοικήσεις των εταιρειών όσο και το εργατικό δυναμικό τους συνέβαλαν στη σημερινή οικονομική καθίζησή τους;

Όχι, δεν πιστεύω ότι υπήρξε εγκατάλειψη της ΝΕΖ, απλώς οι κοσμογονικές αλλαγές που έγιναν την τελευταία εικοσαετία στον πλανήτη διαμόρφωσαν ραγδαία νέες συνθήκες στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, τις οποίες για διάφορους λόγους δεν μπόρεσαν να παρακολουθήσουν συνολικά οι ελληνικές ναυπηγικές επιχειρήσεις και έχασαν πολύτιμο χρόνο, με αποτέλεσμα να αποδύονται τώρα σε έναν αγώνα δρόμου ώστε να καλυφθεί το χαμένο έδαφος. Ειδικότερα, για τις επιχειρήσεις της ΝΕΖ, θα θυμίσω ότι οι μεγαλύτεροι ανταγωνιστές τους στον τομέα των εργασιών, που δραστηριοποιούνται, δημιουργήθηκαν μετά το 1990 με την κατάρρευση του ανατολικού μπλοκ. Τότε, ξαφνικά, βγήκαν στην αγορά μια σειρά από ναυπηγικές επιχειρήσεις της Ουκρανίας, της Βουλγαρίας και άλλων κρατών, προσφέροντας φθηνότερο κόστος εργασιών. Αργότερα, ήρθε και ο αθέμιτος ανταγωνισμός των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής προς τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία και η κατάσταση επιδεινώθηκε. Και μη σας κάνει εντύπωση ότι κάνει αυτή την αναγωγή. Είτε το θέλουμε είτε όχι, η λειτουργία της ΝΕΖ έχει άμεση σχέση με τη ναυτιλία, με την παγκοσμιοποιημένη οικονομική δραστηριότητα και άρα οι παγκόσμιες εξελίξεις την αφορούν και την επηρεάζουν άμεσα. Με δυο λόγια, για μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι αυτονόητο να επιλέξει να κάνει το πλοίο της επισκευές στην Ουκρανία ή στην Τουρκία αντί στο Πέραμα. Δυστυχώς, αυτό δεν έγινε γρήγορα αντιληπτό, όπως προανέφερα, και τώρα χρειάζεται να καλύψουμε το χαμένο έδαφος, κατανοώντας ότι η ΝΕΖ δεν μπορεί να προσφέρει τόση δουλειά όση υπήρχε το 1980, αλλά με την εξειδίκευση των εργασιών και τον εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων μπορεί να απασχολήσει όλους τους σημερινούς εργαζόμενους, που σαφώς δεν ήταν τόσο όσοι ήταν προ εικοσαετίας.

Port of Piraeus

Mediterranean focal point

of international transportation



premium port
in traffic and services



PIRAEUS PORT AUTHORITY SA
Leading Mediterranean port

PIRAEUS PORT AUTHORITY SA
10 Akti Miaouli Str, GR 185 38 Piraeus - Greece
tel: ++30210.4520911 - 17 • fax: ++30210.4286843
internet site: www.olp.gr • e-mail: olpdsx@otenet.gr



ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
VS ΚΟΡΕΑ



>>> Συνέντευξη της Ελένης Κορωνάκη
Διευθύνουσας συμβούλου της Δ. Κορωνάκης ΑΒΕΕ
και της Eurocore, α' αντιπροέδρου Εμπορικού
και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά

Η ανάπτυξη της ΝΕΖ θα συμβάλει στη γενικότερη οικονομική δραστηριότητα



Για τις κατάλληλες συνθήκες που πρέπει να δημιουργήσει η Πολιτεία προκειμένου οι ελληνικές επιχειρήσεις να δραστηριοποιούνται στη χώρα μας επ' ωφελεία της εθνικής παραγωγής και της απασχόλησης, αλλά και τις παραμέτρους που εξασφαλίζουν στις εταιρείες την οικονομική τους ευημερία, αναλύει, μεταξύ άλλων, στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.» η α' αντιπρόεδρος του ΕΒΕΠ κ. Ελένη Κορωνάκη.



Πώς κρίνετε την πρωτοβουλία της Ε.Ε να αποταθεί στο Διεθνή Οργανισμό Εμπορίου προκειμένου να εξετασθεί η παράνομη επιδότηση των κορεατικών ναυπηγείων; Ποια επίσημη θέση έχει λάβει το ΕΒΕΠ στο θέμα αυτό;

Το ΕΒΕΠ δεν έχει λάβει θέση, διότι δεν ηρωτήθη. Βεβαίως, είναι γνωστή, από πενταετίας τουλάχιστον, η προσπάθεια της Ε.Ε. να περιορίσει την παραγγελιοληψία των κορεατικών ναυπηγείων από πλοιοκτήτες ευρωπαϊκών συμφερόντων και για το λόγο αυτόν ασκεί διάφορες πολιτικές προς επίτευξιν του στόχου. Έτσι και οι Κορεάτες αντιδρούν δι' αναλόγων πολιτικών και γι' αυτό προσέφυγαν και αυτοί στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου. Δυστυχώς, όμως, η Ευρωπαϊκή Ένωση λόγω σχετικών κοινοτικών οδηγιών δεν είναι δυνατόν να προβεί σε ανάλογες επιδοτήσεις, ώστε τα ναυπηγεία των χωρών της Ε.Ε. να γίνουν ανταγωνιστικά.

Ποια είναι η συνεργασία των ελληνικών Εμπορικών Επιμελητηρίων με τους φορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Θεωρείτε ότι υπάρχει εποικοδομητική συνεργα-

σία μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των Ελλήνων επιχειρηματιών;

Η συνεργασία των ελληνικών Επιμελητηρίων με τους φορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι άριστη μέσω του γραφείου των Βρυξελλών που έχουν τα Επιμελητήρια, αρκεί οι επιχειρήσεις-μέλη μας να προσφεύγουν σ' αυτό.

Σε πρόσφατη διάλεξη του Ιδρύματος Καραμανλή στον Πειραιά, οι τοπικοί επιχειρηματίες άκουσαν για μία ακόμη φορά υποσχέσεις από πολιτικούς για έναν «καλύτερο» Πειραιά. Ποιες προηγούμενες πολιτικές ενέργειες και πρωτοβουλίες πιστεύετε ότι τελικά απαξίωσαν την ανταγωνιστικότητα των πειραιϊκών εταιρειών;

Το κύριο πλήγμα στην πειραιϊκή απαξίωση ήταν ο νόμος 84/84, ο οποίος δεν επέτρεπε τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση στην πειραιϊκή βιομηχανία. Δεύτερο πλήγμα ήταν ο περιορισμός της Περιφέρειας που έλεγχε τη Νομαρχία Πειραιά δι' αύξηση της περιφέρειας της Β' Αθηνών. Τελικώς όμως, η γενική αντιμετώπιση ήταν τέτοια ώστε κανένα αναγκαίο ανα-



πτυχιακό έργο δεν πραγματοποιήθηκε στην πόλη μας. Τελευταίο παράδειγμα, κανένα ολυμπιακό έργο δεν πραγματοποιείται εις την περιοχή. Είναι ο φτωχός συγγενής της Αθήνας.

Εάν σας καλούσε ο επόμενος υπουργός Ανάπτυξης για να σας συμβουλευθεί ως προς το μέλλον και την ανταγωνιστικότητα της NEZ, ποιες θα ήταν οι ειδικότητες σκέψεις και προτάσεις σας;

Το μέλλον της NEZ θα ήταν άριστον υπό την προϋπόθεση του εκσυγχρονισμού του δεξαμενιστικού δυναμικού, του καθορισμού ΝΑ-ΖΩ. Τη γνώμη αυτή τη στηρίζουμε στη διαπιστωμένη ποιότητα, ταχύτητα και ευελιξία στην εργασία του παραγωγικοτεχνικού προσωπικού.

Θεωρείτε επιβεβλημένη την οικονομική ανάπτυξη των ελληνικών εταιρειών στα Βαλκάνια προκειμένου να εξασφαλίσουν χαμηλό εργατικό κόστος που προσφέρουν οι χώρες αυτές; Ποιες δυσκολίες αντιμετωπίζουν οι επιχειρηματίες που λαμβάνουν το παραπάνω επιχειρηματικό ρίσκο;

Νομίζω ότι η Πολιτεία θα πρέπει να δημιουργήσει συνθήκες ώστε οι ελληνικές επιχειρήσεις να προτιμούν να δραστηριοποιηθούν στη χώρα μας επ' ωφελεία της εθνικής παραγωγής και της απασχόλησης. Άλλωστε, το πνεύμα αυτό έχει και η Συμφωνία της Λισαβώνας προς ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Η οικονομική δυσκαμψία των περισσότερων εταιρειών στη NEZ Περάματος είναι απογοητευτική και οι προβλέψεις για ανάκαμψη δυσοίωνες.

Ποιες θεωρείτε τις παραμέτρους που εξασφαλίζουν, σε ορισμένες εταιρείες την οικονομική τους ευημερία; Οι παράμετροι αυτές που μπορούν να εξασφαλίσουν ευημερία, εκτός από ευελιξία, ποιότητα και ταχύτητα, που είναι και τα κύρια κριτήρια των πλοιοκτητών - πελατών για ανάθεση εργασίας, είναι οι κάτωθι:

- Ανταγωνιστική φορολογική επιβάρυνση. Οι ελληνικές επιχειρήσεις επιβαρύνονται 10% επί πλέον των λοιπών ευρωπαϊκών.
- Ανταγωνιστική ασφαλιστική επιβάρυνση. Οι ελληνικές επιχειρήσεις επιβαρύνονται 12% με ακριβότερες ασφαλιστικές εισφορές.
- Εκσυγχρονισμός υποδομής σε δεξαμενιστικό και ανυψωτικό εξοπλισμό.

Η ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στην περιοχή θα αναπτύξει τη γενικότερη οικονομική δραστηριότητα, δεδομένης αρχής ότι ο κάθε εργαζόμενος στη ναυπηγοεπισκευαστική δημιουργεί εργασία σε 5 εργαζόμενους σε παρεμφερείς δραστηριότητες.

Πρόσφατα, άλλωστε, ανακοινώθηκε στον ελληνικό Τύπο ότι η εταιρεία Stelmar πραγματοποίησε επιτυχή επισκευή τόσο ποιοτικά όσο και χρονικά και προφανώς οικονομικά στην Ελλάδα.



- Consulting
- Engineering
- Training
- Software

International Business Solutions S.A.

Successful ship management in these days requires, among other things, the effective results of a regulatory compliant strategy. With an increasing regulatory workload a ship manager has to continually strive for information and updates. IBS provides a successful mix of vast experience, enthusiasm, client focus and unlimited expert backup.

Our strong vision is to provide practical solutions that can be implemented in a cost effective way. Our key focus is not limited only to the short-term applicability of a specific solution but to the proper integration with current and future operating practices and systems as well. Above all, we will be there after the buzz to fully support what we build for you.

Our solutions fall under the following categories:

◆ SECURITY CONSULTING & TRAINING

- ◆ Shipboard Security Assessment
- ◆ Shipboard Security Training
- ◆ Ship Security Plan Development
- ◆ Company Security Officer Training

◆ ISM/ISO CONSULTING

- ◆ ISM/ISO System Implementation Support
- ◆ ISM Code systems Development, Implementation and Monitoring
- ◆ ISO 9001:2000/9000/14000 Documentation Review and Upgrade
- ◆ Shipboard and Office Auditing to QMS / SMS Standards

◆ SHIPBOARD SAFETY STUDIES AND MANUALS

- ◆ Fire and Safety Training and Maintenance Manuals
- ◆ Fire Control and Safety Plans
- ◆ Ballast Water Management Plans
- ◆ SOPEP / SMPEP Plans Development and Upgrade

◆ TRAINING

- ◆ Development of Training Material
- ◆ Shipboard Training Execution
- ◆ Development of Fleet Training Programs
- ◆ Identification of Training Needs

◆ SOFTWARE

- ◆ Interactive Shipboard Familiarisation Application
- ◆ Company ISM / SMS Familiarisation Application
- ◆ Shipboard Fire Fighting Training Application
- ◆ Multimedia Presentations



Our standing promise to all our clients is full reliability and after sale support to what promised, time, cost and quality wise. For more details please call us or visit our web site.

CREATIVE THINKING ◆ PROVEN RESULTS



2 Afentouli Street & Iroon Polytechniou, 185 36 Piraeus, Greece
Phone: (30) 210 4520410 (4 lines), Fax: (30) 210 4520182
Internet Web Site: www.ibsnet.gr E-mail: info@ibsnet.gr

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
VS ΚΟΡΕΑ



>>> Της δρος Άννας Μπρεδήμα - Σαββοπούλου

Δικηγόρου, μέλους της Οικονομικής
και Κοινωνικής Επιτροπής
των ευρωπαϊκών κοινοτήτων

Η διαμάχη μεταξύ Ευρωπαϊκής Ενώσεως και Νοτίου Κορέας για τις ναυπηγικές τιμές συνεχίζεται με αμείωτο ενδιαφέρον και από τις δύο πλευρές



Υιοθετώντας παράπονα της AWES (Ένωση Ευρωπαϊκών Ναυπηγείων), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ) να καταδικάσει τα ναυπηγεία της Ν. Κορέας για αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές στις ναυπηγήσεις και έμμεσες επιδοτήσεις και ζητεί αύξηση κατά 10% των τιμών ναυπηγήσεων. Σύμφωνα με τις αναλύσεις τους, η Ν. Κορέα προσφέρει -ειδικά για μεγάλα πλοία containers- τιμές κατά 25% κάτω του κόστους. Χρειάζεται άνοδος των τιμών για να υπάρξουν υγιείς ανταγωνιστικές συνθήκες. Η Ν. Κορέα πρέπει να αγοράσει χάλυβα και ναυτιλιακό εξοπλισμό σε τιμές της παγκόσμιας αγοράς και να μην επωφελείται από «έμμεσες επιδοτήσεις» που είναι δύσκολο να διαπιστωθούν.



Υπενθυμίζουμε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέθεσε (το Δεκέμβριο του 2002) προσφυγή (αγωγή) στον ΠΟΕ κατά της Ν. Κορέας για αθέμιτες επιδοτήσεις στις ναυπηγήσεις. Μετά την προσφυγή, η Ν. Κορέα κατέθεσε αγωγή στον ΠΟΕ, παραπονούμενη με τη σειρά της για αθέμιτες ναυπηγικές επιδοτήσεις της Ε.Ε. Σημειωτέον ότι η Ε.Ε. έχει επανεισαγάγει επιδοτήσεις για τις ναυπηγήσεις στα κοινοτικά ναυπηγεία μέχρι 6% της τιμής του συμβολαίου σε ορισμένους τύπους πλοίων, όπως container ships, LNG, LPG, βάσει ενός «προσωρινού αμυντικού μηχανισμού». Η προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και η ανταγωγή της Ν. Κορέας αποτελούν αντικείμενο διαπραγματεύσεων στον ΠΟΕ.

Από εφοπλιστικής πλευράς, το θέμα έχει δύο διαφορετικές διαστάσεις, ανάλογα με το εάν το εξετάσουμε από ατομική ή συλλογική οπτική γωνία. Στο ατομικό επίπεδο, οι πλοιοκτήτες ενδιαφέρονται να επιτυγχάνουν τις χαμηλότερες τιμές ναυπηγήσεως οπουδήποτε ανά τον κόσμο και να διατηρούν την ευχέρεια να τοποθετούν παραγγελίες στα πιο ανταγωνιστικά ναυπηγεία. Σε συλλογικό επίπεδο, όμως, δεν είναι επιθυμητή μια πλημμυρίδα νεότευκτων πλοίων στην αγορά (λόγω χαμηλών τιμών ναυπηγήσεων), διότι η δημιουργούμενη overcapacity θα έχει ως συνέπεια την πτώση των τιμών του second hand tonnage και την πτώση της ναυλαγοράς. Συνεπώς, οι χαμηλές τιμές των ναυπηγήσεων είναι «δικοπο μαχαίρι». Για τους ανωτέρω λόγους ο εφοπλισμός έχει κρατήσει ένα χαμηλό προφίλ στην ανωτέρω διαμάχη.

Ο παγκόσμιος εφοπλισμός τάσσεται -στην πλειοψηφία του- κατά των επιδοτήσεων πάσης φύσεως. Εκείνο που

επιδιώκει είναι μια διεθνούς εφαρμογής συμφωνία καταργήσεως των ναυπηγικών επιδοτήσεων ώστε να υπάρξει ένα διεθνές ανταγωνιστικό επίπεδο (level playing field). Υπό αυτό το πνεύμα, οι πρόσφατες εξελίξεις στον ΟΟΣΑ, για την υιοθέτηση νέας συμφωνίας περί καταργήσεως των επιδοτήσεων στις ναυπηγήσεις, αντιμετωπίζεται με ιδιαίτερα θετικό πνεύμα εκ μέρους του εφοπλισμού. Στις εκκρεμείς προσφυγές στον ΠΟΕ το ερώτημα συνεπώς εστιάζεται στη διερεύνηση κατά πόσον οι χαμηλές τιμές των ναυπηγήσεων της Ν. Κορέας είναι αποτέλεσμα επιδοτήσεων ή οφείλονται σε άλλους λόγους.

Ακόμη και τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, όμως, στην επιχειρηματολογία τους, αδυνατούν να στοιχειοθετήσουν την κατηγορία ότι οι χαμηλές τιμές οφείλονται σε άμεσες επιδοτήσεις.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η στάση της Ιαπωνίας και της Κίνας. Η Ιαπωνία -ο μεγάλος ανταγωνιστής της Ν. Κορέας στις ναυπηγήσεις- συντάσσεται με τις θέσεις των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, ελπίζοντας να εξασφαλίσει ένα μέρος της ναυπηγικής «πίτας» εάν η Ν. Κορέα υποχρεωθεί σε αύξηση των ναυπηγικών τιμών της από τον ΠΟΕ. Αντίθετα, η Κίνα δεν έχει διατυπώσει άποψη. Σημειωτέον ότι οι χαμηλές ναυπηγικές τιμές της Κίνας έχουν προκαλέσει επίσης το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Παρά το γεγονός όμως ότι η Κίνα πλέον είναι μέλος του ΠΟΕ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έχει καταλήξει κατά πόσον οι ναυπηγικές τιμές της αποτελούν άμεσες ή έμμεσες επιδοτήσεις. Υπό το ανωτέρω πρίσμα, είναι δύσκολο να προβούμε σε προβλέψεις περί της εκβάσεως των προσφυγών.

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
VS ΚΟΡΕΑ



>>> Του Γ. Μπάνου

Μεσίτη αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων,
αντιπροέδρου της ναυλομεσιτικής εταιρείας
George Moundreas & Company S.A.

Fair Trade

Σκέψεις επάνω σε ένα άρθρο του κ. Pascal Lamy,
επιτρόπου Εμπορίου της Ε.Ε.



Τον κ. Pascal Lamy δεν τον γνωρίζω. Αν κρίνω από το βιογραφικό του, πρόκειται περί ενός αξιόλογου ανθρώπου, με ευρεία μόρφωση και πείρα γύρω από τη δημόσια διοίκηση, ιδίως επί οικονομικών και εμπορικών θεμάτων, παράλληλα με την πολιτική. Ιδιαίτερες γνώσεις ή και επιδόσεις περί τα ναυτιλιακά θέματα, έστω και με την ευρεία έννοια του όρου, δεν διαπιστώνω, εκτός και αν εγώ απλώς δεν γνωρίζω τις σχετικές πτυχές της δραστηριότητάς του.

Όμως, η ναυτιλία είναι υπόθεση που απαιτεί μακρά εντρύφηση, βαθιά γνώση του αντικειμένου και πείρα προκειμένου κανείς να σχολιάσει και ακόμη περισσότερο να κατευθύνει τις τύχες της. Και το εν

τίλω μνημονεύόμενο άρθρο, βοηθώντας και της ιδιότητας του συντάκτη του, ακριβώς σε αυτά αποσκοπεί. Συνάδει, δηλαδή, με την εσχάτως παρατηρούμενη τάση στους κόλπους της Ε.Ε. για επεμβάσεις στα ναυτιλιακά ζητήματα με γνώμονα την πολιτική σκοπιμότητα μάλλον παρά την ανάγκη θεραπείας τυχόν κακώς κειμένων μέσα στο όλο σύστημα των διά θαλάσσης μεταφορών. Και αυτό, όταν δεν ενέχονται και αλλότρια συμφέροντα επιδιώκοντας λύσεις σε ίδια προβλήματα.

Παρακολουθώ εκ του σύνεγγυς τη μακρόχρονη διαμάχη μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Ε.Ε.) και των Ευρωπαίων ναυπηγών, αφ' ενός, και της



κορεατικής ναυπηγικής βιομηχανίας, αφ' ετέρου, γύρω από το ζήτημα της πολιτικής τιμών της τελευταίας. Σε αυτό δεν συναντώ ιδιαίτερες δυσκολίες, δεδομένης της ευρείας δημοσιότητας που λαμβάνει κάθε σχετική ενέργεια και ιδίως της εκ του επαγγέλματός μου συχνής επαφής που διετήρησα κατά τα τελευταία χρόνια με τους Κορεάτες ναυπηγούς.

Πρώτη μου απορία είναι γιατί η επίθεση εκ μέρους της Ευρώπης κατευθύνεται κατά της Κορέας μόνον και όχι και των Ιαπωνίας και Κίνας. Και οι τρεις προσφέρουν τα αυτά περίπου επίπεδα τιμών (η Κίνα ίσως κατώτερα των άλλων δύο) και, εν πάση περιπτώσει, οι τυχόν μεταξύ τους διαφορές σπανίως αποτελούν για τον αγοραστή λόγο επιλογής της μιας ή της άλλης. Βασικά κριτήρια είναι οι προσφερόμενοι τύποι των πλοίων, η διαθεσιμότητα κλινών και η ποιότητα της κατασκευής. Επ' αυτού, πολύ αμφιβάλλω αν υπάρχει έστω και ένας γνώστης των τρεχόντων ναυπηγικών ζητημάτων με διαφορετική γνώμη. Μια «fair» επομένως αντιμετώπιση θα έπρεπε να απευθύνεται και στις τρεις τουλάχιστον χώρες, όχι στη μία εξ αυτών μόνον. Δεν αντιλαμβάνομαι, δηλαδή, γιατί οι κορεατικές τιμές είναι προϊόν κρατικών επιχορηγήσεων, ενώ οι περίπου ίδιες τιμές της Ιαπωνίας προϊόν ελεύθερου ανταγωνισμού - και της Κίνας, τι; Η δική μου ελεύθερη προσωπική άποψη είναι ότι πρέπει να αλλάξουμε τρόπους αντιμετώπισης της κακοδαιμονίας της ευρωπαϊκής ναυπηγικής, αποδεχόμενοι κάποιες σκληρές αλήθειες και διορθώνοντας ό,τι μπορεί εκ των πραγμάτων να διορθωθεί.

Θα προτάξω κάτι που πολλές φορές έχω στο (και πρόσφατο) παρελθόν εκθέσει και που δεν φαίνεται να λαμβάνεται υπ' όψιν από τους χειριζόμενους το θέμα στην Ε.Ε. Αναφέρομαι σαφώς στην ιδιαιτερότητα του Ανατολικού ανθρώπου, του διακρινόμενου για τη συλλογική αντίληψη και την υπαγωγή της ατομικότητας στο γενικό συμφέρον, μια φιλοσοφική στάση που κυριαρχεί στο χώρο της Άπω Ανατολής για τουλάχιστον 25 αιώνες. Είναι ακριβώς αυτά που προδιαθέτουν για τη συλλογική δουλειά που απαιτεί μια σύγχρονη, ποιοτικά αποδεκτή και οικονομικά βιώσιμη ναυπήγηση πλοίου. Δεν είναι, όπως κακώς πιστεύεται, το χαμηλό μεροκάματο ούτε ο αριθμός των διαθεσίμων εργατών που παίζουν τον πρώτο ρόλο. Διότι θα είναι δύσκολο

τότε να εξηγήσουμε γιατί η μεγαλύτερη ναυπηγική χώρα στον κόσμο δεν είναι η Ινδία.

Ακούσαμε ότι η Κορέα πρέπει να αυξήσει τις τιμές της κατά 30-40% προκειμένου να επιτευχθεί εναρμόνιση με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές! Με άλλους λόγους, ένα panamax bulkcarrier που, θεωρητικά μόνον, σήμερα τιμάται στην Κορέα \$23m, να ανέλθει στα \$30-32m, ενώ στην Κίνα θα εξακολουθεί να προσφέρεται στα \$21m και στην Ιαπωνία στα \$23m! Αν αυτό είναι το αιτούμενο, εγώ τουλάχιστον αδυνατώ να παρακολουθήσω τη λογική του, να αναζητήσω τους λόγους μιας τόσο μεγάλης επιβάρυνσης της παγκόσμιας ναυτιλίας. Πρέπει, νομίζω, να δεχθούμε ότι, με εξαίρεση σε ό,τι αφορά σε ασφάλεια, περιβάλλον και στοιχειώδη ποιότητα ζωής επί του πλοίου, κάθε προσπάθεια μείωσης του κόστους πρόσκτησής του είναι επιβεβλημένη.

Αλλά ας πάρουμε τα πράγματα από τη θετική τους πλευρά. Σέβομαι την προσπάθεια και των τριών ναυπηγικών χωρών που ήδη εμνημόνευσα, ιδιαίτερα διότι, κατέχοντας συνολικά περίπου το 83% των παγκοσμίων παραγγελιών (άνω του 90% εκείνων που αναφέρονται σε συμβατικούς τύπους πλοίων), προσφέρουν αποδεκτή ποιότητα σε τιμές που ανακλώνται σε επίσης αποδεκτό κόστος των παγκοσμίων διά θαλάσσης μεταφορών. Στο εξής, όμως, επικεντρώνω την προσοχή στην Κορέα, μια και αυτή δέχεται τα βέλη της κριτικής.

Μια επίσκεψη σε οποιοδήποτε από τα 7-8 γνωστά κορεατικά ναυπηγεία είναι ικανή να πείσει για τη γενική προσπάθεια, που στοχεύει στη (συνεχή) βελτίωση της παραγωγικότητας. Αλήθεια είναι (και δεν πρέπει να το κρύψουμε) ότι ο Κορεάτης εργάτης εργάζεται πολύ, πληρώνεται αναλογικά μέτρια και έχει δικαίωμα διακοπών για 4 ημέρες το χρόνο. Δε νομίζω, όμως, ότι αυτό συνιστά επιδότηση! Προσέρχεται νωρίς στην εργασία του και αφιερώνεται σ' αυτήν. Ο χειρώναξ ακολουθεί λίγο πολύ ένα κανονικό ωράριο, το στέλεχος όμως (σχεδιαστής, πωλητής, υπεύθυνος δημοσίων σχέσεων κ.ά.) παρακολουθεί τον προϊστάμενό του και δύσκολα φεύγει πριν απ' αυτόν. Δεν είναι κάτι τέτοιο προϊόν καταπίεσης. Υπαγορεύεται από τις ίδιες τις παραδόσεις του λαού, του πειθαρχημένου αυτού λαού, που θέλουν, ακόμη και σήμερα, το νέο να παντρεύεται

καθ' υπόδειξιν των γονέων.

Τυχόν αύξηση των τιμών των προς ναυπήγηση πλοίων στην Κορέα θα δημιουργούσε και συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ εκείνων των πλοιοκτητών που θα έδιναν τις παραγγελίες και θα παρελάμβαναν τα πλοία στις νέες υψηλές τιμές και εκείνων που ήδη έχουν παραλάβει στις προηγούμενες κρατούσες χαμηλές τιμές.

Εάν πρόκειται να επέλθει μια αύξηση των ναυπηγικών τιμών στην Κορέα, αυτό ασφαλώς θα συμβεί μέσα από τις εξελίξεις της ίδιας της αγοράς και όχι από έξωθεν τεχνητές παρεμβάσεις. Εάν όμως θα έπρεπε να αναζητηθούν και κάποια στοιχεία που να συνιστούν κατά την ευρωπαϊκή φρασολογία «αθέμιτο ανταγωνισμό», ασφαλώς τα βέλη δεν εστράφησαν προς τη σωστή κατεύθυνση. Θα ήταν δυνατόν, π.χ., να γίνει μνεία της ευκολίας με την οποία οι κορεατικές κρατικές τράπεζες παρέχουν εγγυήσεις προς τρίτους για λογαριασμό των ναυπηγών - πελατών τους (ιδίως τα λεγόμενα refund guarantees). Σε αυτό δεν είδα να

δίνεται ιδιαίτερη έμφαση και ίσως αυτό να οφείλεται στο γεγονός ότι και στον ευρωπαϊκό χώρο παρατηρούνται τα ίδια ακριβώς φαινόμενα, συν λοιπά μέτρα προστασίας της ναυπηγικής βιομηχανίας, που σε όχι λίγες περιπτώσεις έχουν αγγίξει τα όρια του σκανδάλου και έχουν καταστεί θέμα πολιτικής διένεξης.

Ως συμπέρασμα από τα προλεχθέντα, εγώ τουλάχιστον νομίζω ότι κράτη, λαοί και φορείς μέσα στο πλαίσιο μιας γενικότερης συναντίληψης παγκόσμιας συνεργασίας θα πρέπει να αφεθούν να κάνουν ό,τι μπορεί καλύτερα ο καθένας από αυτούς. Με άλλα λόγια, οι επιλογές δράσης του καθενός να βασίζονται στις ικανότητες του με γνώμονα το κοινό καλό, που εν προκειμένω είναι αποτελεσματικές, φτηνές και ασφαλείς μεταφορές που εξυπηρετούν το παγκόσμιο εμπόριο, την οικονομία και σε ύστατη θεώρηση όλους τους λαούς.

Επί μέρους «διορθώσεις» προκειμένου να αντιμετωπισθούν απρόβλεπτες δυσλειτουργίες είναι σε κάποιον βαθμό θεμιτές. Και αυτό ας γίνει το πιστεύω όλων μας.

NEPTUNE TECHNICAL AGENCIES LTD

MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS - SHIPYARD REPRESENTATIVES

Achilleos 82, 17563 P. Faliro, Greece - Tel/Fax: +30 210 9880006, +30 210 9880086 - e-mail: neptech2@otenet.gr

SHIPREPAIRS IN THE BALTIC SEA

With more than 15 years experience in the Baltic Sea States, enhanced by the exclusive representation of shipyards we can offer a full range of any type of repairs, modifications, new buildings and services through the companies we represent and cooperate in the following countries:
**LITHUANIA - LATVIA - ESTONIA - RUSSIA
POLAND**



Western Shipyard

Tallin Shipyard

Vyborg Shipyard

MODERN TECHNOLOGY AND QUALITY SERVICE



HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



Capable technicians and an experienced workforce are there to ensure quality service and the best results ranging from cleaning and high pressure wash works to full paintwork including polishing and waxing, engineering, electrical, steel, carpentry and plumbing.

The only hoisting crane in Greece guaranteeing quick and safe lifting/lowering of boats.

MAXIMUM CAPACITY

WEIGHT: 280 TONS

LOA: 45 METERS

BREADTH MOULDED: .. 9 METERS

DRAFT: 5,20 METERS



SINCE 1922

HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.

104-6 DIMOKRATIAS AVE., 188 36 PERAMA, PIREAEUS, TEL.: 210.4410.182 - 210.4020.256

FAX: 210.4020.262, e-mail: halura@hol.gr, web site: www.halura.gr

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
VS ΚΟΡΕΑ
Οι θέσεις της πλοιοκτησίας



Η παραπομπή στον ΠΟΕ

>>> Συνέντευξη του Νικολάου Μανιά

Managing Director Arcadia
Shipmanagement Co. Ltd

βλάπτει τα συμφέροντα του εφοπλισμού

Ποιες είναι οι συνιστώσες που οδήγησαν την εταιρεία σας στη συνεργασία με κορεατικά ναυπηγεία;

Κατ' αρχάς, επιθυμούμε να τονίσουμε ότι το χαμηλό κόστος των κορεατικών ναυπηγείων δεν είναι το μόνο στοιχείο που οδήγησε την εταιρεία μας στην ανάθεση εκτέλεσης του ναυπηγικού της προγράμματος στα εν λόγω ναυπηγεία (Samsung, Hyundai Heavy Industries, Samho). Άλλα σημαντικά στοιχεία που επηρέασαν και επηρεάζουν την κρίση των πλοιοκτητών που εκπροσωπούμε για την ανάθεση των εν λόγω παραγγελιών, μεταξύ άλλων, είναι η ποιότητα της κατασκευής, η συνέπεια ως προς το χρόνο παράδοσης των πλοίων και η εξυπηρέτηση που προσφέρουν τα εν λόγω ναυπηγεία μετά την παράδοση των πλοίων, πλέον της μεγάλης εμπειρίας τούτων στις κατασκευές.

Πώς κρίνετε τις παράλληλες και μάλλον επιθετικές πρωτοβουλίες της Ε.Ε. και της Κορέας να αποταθούν στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, προκειμένου να εξετασθούν οι παράνομες επιδοτήσεις των ναυπηγείων τους; Θεωρείτε ότι η ανοικτή πλέον διαμάχη μεταξύ των δύο φορέων θα βλάψει τα συμφέροντα της παγκόσμιας ε-

φοπλιστικής κοινότητας;

Η θέση μας είναι ότι η τυχόν παραπομπή της υπόθεσης στον ΠΟΕ θα βλάψει τα συμφέροντα της παγκόσμιας εφοπλιστικής κοινότητας, αφού ενδέχεται να οδηγήσει σε αύξηση της τιμής των πλοίων. Αυτό κατ' επέκταση θα δυσχεράνει την ανανέωση του ελληνικού και του ευρωπαϊκού στόλου.

Πιστεύετε ότι η ευρωπαϊκή ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία μπορεί πλέον να ανταγωνιστεί με επιτυχία την ασιατική βιομηχανία; Ποιες θα ήταν οι συστάσεις σας προς τους ευρωπαϊκούς ναυπηγικούς ομίλους, αλλά και ποιες οι συμβουλές σας προς τους πολιτικούς που χειρίζονται τη διεθνή αυτή κρίση;

Οι συστάσεις και συμβουλές μου προς τους ευρωπαϊκούς ναυπηγικούς ομίλους, αλλά και τους πολιτικούς που χειρίζονται τη διεθνή κρίση, συνοψίζονται στο να συνδράμουν στην πλήρη εφαρμογή της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού. Θεμελιώδη αρχή που πρέπει να διέπει την πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία και καθορίζει μεταξύ άλλων και τη διαμόρφωση των τιμών των ναυπηγήσεων.





ISO 9002

MARINE BOILER REPAIRS LTD

- In industrial area of Aspropyrgos
- All materials available
- Main & Auxiliary boiler repairs
- E.G.E. & boiler repairs
- Expansion bellow manufacturers
- Fabrication of exhaust economizer & boiler fin tubes of all types
- CNC bending machine
- Full equipment for fabrication of all types of boilers & E.G.E. tubes
- Heat exchanger re-tubing
- Chemical cleaning
- Refractory work
- Cladding & insulation works
- Water side fiber scope
- Ultrasonic
- Inspection report
- Quality control
- Reliability
- Insurance to 1.000.000 Dol.
- Worldwide repairs
- Bases: Piraeus-Dubai-Singapore



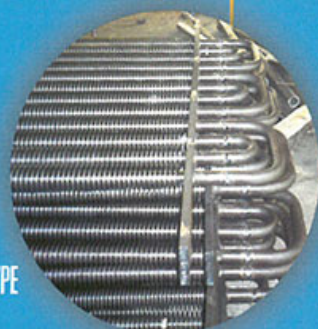
MAIN BOILER S/H RENEWAL



MAIN BOILER RE-TUBING



E.G.E. ELEMENTS SPIRAL TYPE



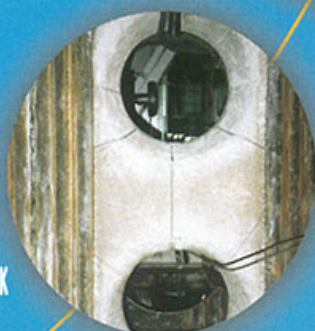
EXPANSION BELLOW DIVISION



E.G.E. ELEMENTS SQUARE TYPE



REFRACTORY WORK



OFFICE: 415, DIMOKRATIAS AVE., IKONIO 188 63 PERAMA
PHONE: 210 4014610, 4000124, 4320265, 4311142, FAX: 210 4014620, 4313085
WORKSHOP: LAKO KATSARI ASPROPYRGOS, PHONE: 210 5595518
E-MAIL: mbrltd@ath.forthnet.gr • mbr@ath.forthnet.gr
EXPANSION BELLOW DIVISION: PHONE: 210 4975588, FAX: 210 4979599
E-MAIL: mbrltd@ath.forthnet.gr

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ VS ΚΟΡΕΑ Οι θέσεις της πλοιοκτησίας



>>> Συνέντευξη του Δημήτρη Προκοπίου
Managing Director, Centrofin Management Inc.

Η Ε.Ε. φέρει μεγάλη ευθύνη

Ποιες είναι οι συνιστώσες που οδήγησαν την εταιρεία σας στη συνεργασία με τα κορεατικά ναυπηγεία;

Η εταιρεία μας έχει έως τώρα ναυπηγήσει μόνο δεξαμενόπλοια aframax και suezmax.

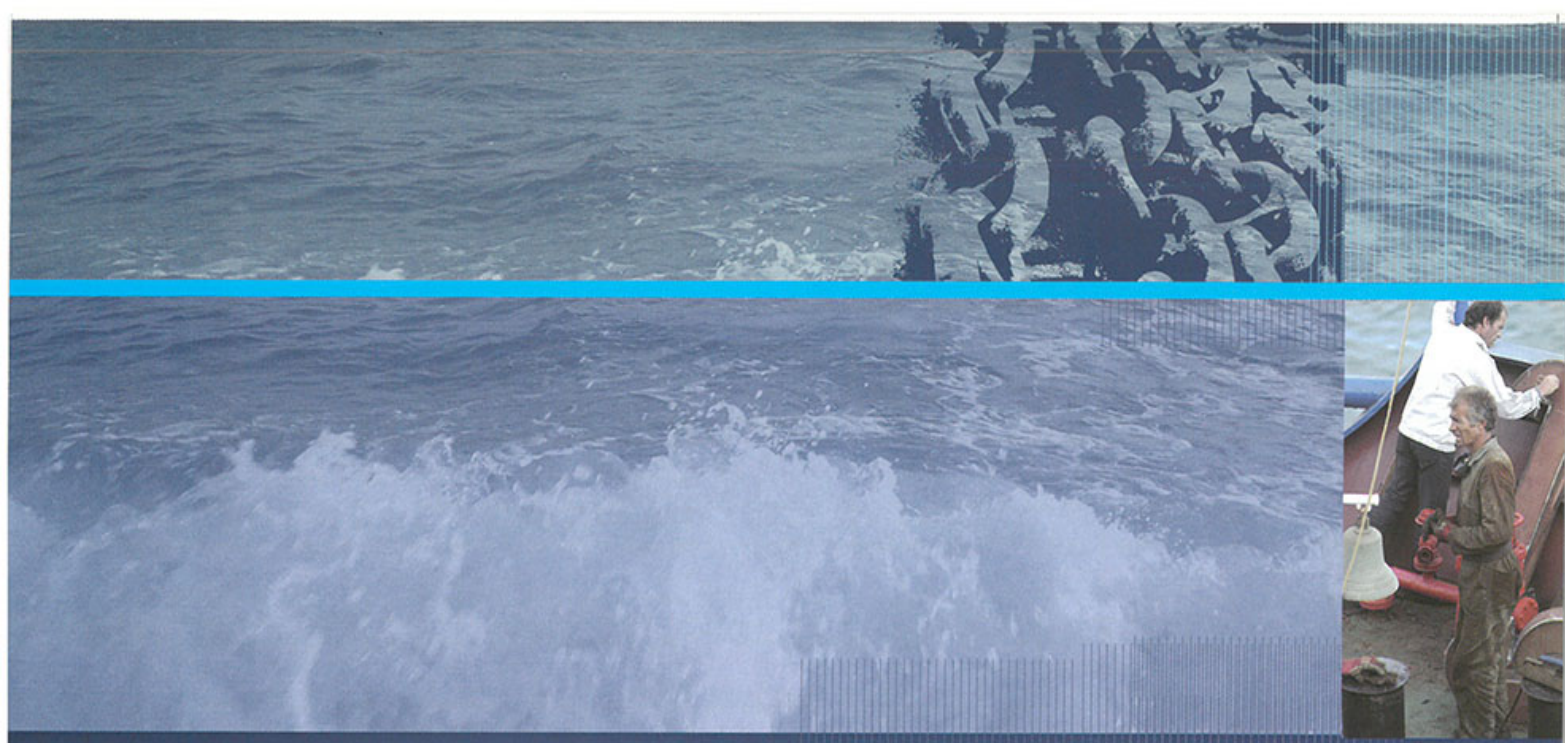
Σε αυτό τον τύπο πλοίων, τα κορεατικά ναυπηγεία είναι κατά τη γνώμη μας αξεπέραστα όσον αφορά σχεδιασμό, τεχνογνωσία, ποιότητα και χρόνο κατασκευής, αλλά και σε συνδυασμό με ανταγωνιστικό κόστος κατασκευής. Οι Κορεάτες έχουν κάνει τεράστιες επενδύσεις σε εξοπλισμό, σε νέες τεχνολογίες αλλά και σε ανθρώπινο δυναμικό. Το σημαντικότερο είναι ότι ακόμα και τώρα, που κατέχουν την κορυφαία θέση στη ναυπηγική βιομηχανία, δεν επαναπαύονται. Συνεχώς αναζητούν νέες μεθόδους για να τελειοποιήσουν τα σχέδιά τους, να ελαττώσουν το χρόνο παραμονής του πλοίου

στη ναυπηγική κλίνη (δεξαμενή) και να αυξήσουν την παραγωγικότητά τους που έχει και αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους κατασκευής - κάτι που μεταφέρεται απ' ευθείας στον αγοραστή του πλοίου. Δεν είναι τυχαίο ότι τα τελευταία 10 χρόνια οι τιμές των πλοίων ακολουθούν μια διαρκώς πτωτική τάση, παρά τις αυξημένες απαιτήσεις από πλευράς κανονισμών.

Πώς κρίνετε τις παράλληλες πρωτοβουλίες της Ε.Ε. και της Κορέας να αποταθούν στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου προκειμένου να εξεταστούν οι παράνομες επιδοτήσεις των ναυπηγείων τους; Θεωρείτε ότι η ανοιχτή πλέον διαμάχη μεταξύ των δύο φορέων θα βλάψει τα συμφέροντα της παγκόσμιας εφοπλιστικής κοινότητας;

Οι κινήσεις των δύο πλευρών (της Ευρωπαϊκής Ένω-





σης, αρχικά, και εν συνεχεία της Κορέας) έγιναν με γνώμονα να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους. Πολλοί πιστεύουν ότι τα ναυπηγεία της Ε.Ε. κινήθηκαν με κύριο σκοπό να αποσπάσουν επιδοτήσεις από τις αντίστοιχες κυβερνήσεις τους (ή από την ίδια την Ε.Ε.) αλλά ότι δεν ήρθαν τα πράγματα όπως ήλπιζαν. Το μεγαλύτερο μέρος ευθύνης, πάντως, πρέπει κατά τη γνώμη μας να αποδοθεί στην Ε.Ε., η οποία και πρώτη ήγειρε το θέμα και από καιρό επιδιώκει την παραπομπή του στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου. Πιστεύουμε ότι η ανοικτή, πλέον, διαμάχη αυτή δεν μπορεί παρά να βλάψει τα συμφέροντα της παγκόσμιας ναυτιλίας και πιθανότατα θα οδηγήσει μια σχετικώς ελεύθερη αγορά σε περιορισμούς από εξωγενείς φορείς. Ενδέχεται, δε, οι φορείς αυτοί να είναι παντελώς εκτός του χώρου της ναυτιλίας και ανέπαφοι με τα θέματά της, κάτι που έχει αποδειχθεί ήδη σε άλλους τομείς μοιραίο.

Πιστεύετε ότι η ευρωπαϊκή ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία μπορεί πλέον να ανταγωνιστεί με επιτυχία την ασιατική βιομηχανία; Ποιες θα ήταν οι συστάσεις σας προς τους ευρωπαϊκούς ναυπηγικούς ομίλους, αλλά και οι συμβουλές σας προς τους πολιτικούς που χειρίζονται τη διεθνή αυτή κρίση;

Κατά τη γνώμη μας, η ευρωπαϊκή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία δεν μπορεί πλέον να ανταγωνιστεί την

ασιατική (κυρίως Κορέα, Ιαπωνία και Κίνα). Οι Ασιάτες υπερτερούν σε όλους τους τομείς σε εμπορικά πλοία (είτε είναι δεξαμενόπλοια, φορτηγά, containers, είτε υγραεριοφόρα κ.ά.) και ιδίως σε μεγαλύτερα μεγέθη πλοίων. Το κλειδί αυτής της επικράτησης είναι η αυξημένη παραγωγικότητα. Εκεί όπου ακόμα έχουν το πάνω χέρι οι Ευρωπαίοι είναι στα επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια, καθώς και άλλους εξειδικευμένους τύπους πλοίων.

Το σημείο αυτό είναι ενδιαφέρον, γιατί οι μεν Ευρωπαίοι βασίζουν τις συγκρίσεις τους σε τόνάζ (για να προβάλλουν ότι έχουν κάτω από 10% της παγκόσμιας αγοράς), οι δε Κορεάτες ισχυρίζονται ότι σε επίπεδο τζίρου οι Ευρωπαίοι ξεπερνούν το 35%. Ένας τομέας στον οποίο η Ευρώπη (ιδίως οι ανατολικές χώρες) μπορεί να παίξει ηγετικό ρόλο είναι στα μικρά εξειδικευμένα δεξαμενόπλοια και χημικά (π.χ. έως 20.000 dwt) όπου οι διαφορές με τα ασιατικά ναυπηγεία είναι λιγότερο σημαντικές.

Εάν τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία εστιάσουν σε νέες κατασκευές γι' αυτούς τους τύπους πλοίων (επιβατηγά, κρουαζιερόπλοια, ειδικά και μικρά) αλλά και σε επισκευές των μεγαλύτερων πλοίων (ιδίως τα ναυπηγεία της Ανατολικής Ευρώπης), τότε πιστεύω πως δεν θα έχουν πρόβλημα επιβίωσης στο μέλλον. Θα θέλαμε να αποφύγουμε να δώσουμε συμβουλές προς τους πολιτικούς ή να εκφράσουμε κάποια άποψη για τους χειρισμούς τους, επειδή το θέμα είναι καθαρά τεχνικό.

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
VS ΚΟΡΕΑ
Οι θέσεις της πλοιοκτησίας



>>> Συνέντευξη του Θανάση Μαρτίνου

Διευθύνοντας συμβούλου
Eastern Mediterranean Maritime Ltd

Η προσφυγή της Ε.Ε. στον ΠΟΕ δεν θα έχει αποτέλεσμα

Ποιες είναι οι συνιστώσες που οδήγησαν την εταιρεία σας στη συνεργασία με τα κορεατικά ναυπηγεία; Η ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας διακρίνεται για την καλή ποιότητα παραγωγής, τις ανταγωνιστικές τιμές και τη συνέπεια στο χρόνο παράδοσης των πλοίων.

Πώς κρίνετε τις παράλληλες πρωτοβουλίες της Ε.Ε. και της Κορέας να αποταθούν στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου προκειμένου να εξεταστούν οι παράνομες επιδοτήσεις των ναυπηγείων τους;

Θεωρείτε ότι η ανοικτή πλέον διαμάχη μεταξύ των δύο φορέων θα βλάψει τα συμφέροντα της παγκόσμιας εφοπλιστικής κοινότητας;

Δεν προβλέπεται ότι οι προσφυγές της Ε.Ε. στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου θα έχουν ουσιαστικό αποτέλεσμα και δεν νομίζω ότι θα βλάψουν τα συμφέροντα της παγκόσμιας εφοπλιστικής κοινότητας.

Πιστεύετε ότι η ευρωπαϊκή ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία μπορεί πλέον να ανταγωνιστεί με επιτυχία την ασιατική βιομηχανία;

Ποιες θα ήταν οι συστάσεις σας προς τους ευρωπαϊκούς ναυπηγικούς ομίλους αλλά και ποιες οι συμβουλές σας προς τους πολιτικούς που χειρίζονται τη διεθνή αυτή κρίση;

Είναι προφανές σε όλους τους ενδιαφερομένους ότι η δυτικοευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία δεν είναι ανταγωνιστική από πλευράς τιμών και παραγωγικότητας (χρόνος παράδοσης) σε σχέση με τις αντίστοιχες ασιατικές βιομηχανίες.

Μόνον η ρωσική, η ουκρανική, η κροατική και η ρουμανική ναυπηγική βιομηχανία, αν οργανωθούν καλύτερα, θα είναι ανταγωνιστικές στο μέλλον (βλ. ανατολική Ευρώπη).

Corrosion Problems?

**PERMANENT
SOLUTIONS!**



Solvent free
Surface tolerant
Tolerant on damp surfaces
High built - high solids
Underwater curing

Epoxy coating systems at affordable prices!



wilckens®

Marine & Protective Coatings

12, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Greece
Tel: +30 210 4281.200, Fax: +30 210 4281.805
Tlx: 212083 POLA GR



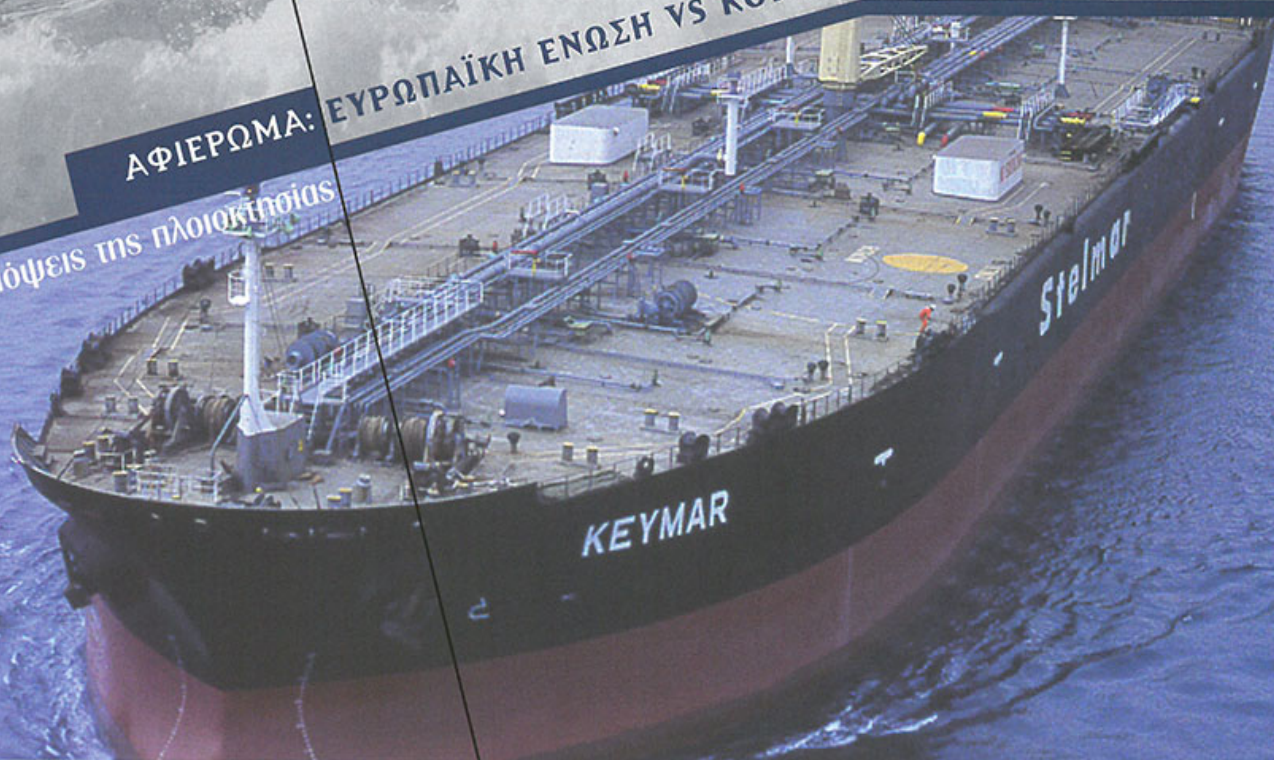
kansai

Marine Paints



wilckens®

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ VS ΚΟΡΕΑ
Οι απόψεις της πλοιοκτησίας



>>> Συνέντευξη του Peter R. Goodfellow

President & CEO Stelmar Tankers (Management) Ltd
and Stelmar Shipping Ltd



Οι κρατικές επιχορηγήσεις εξυπηρετούν πολιτικούς στόχους

Ποιοι ήταν οι κύριοι λόγοι πίσω από την απόφαση της Stelmar να κλείσει συμφωνίες ναυπήγησης με τα κορεατικά ναυπηγεία;

Η απόφασή μας έχει να κάνει με το ζήτημα της ποιότητας. Σε κάθε περίπτωση, μας ενδιαφέρει να παράγουμε πλοία τα οποία θα κατασκευάζονται με την ποιότητα που απαιτεί η Stelmar. Η ποιότητα καλύπτει τομείς όπως είναι η απόδοση του σκελετού του πλοίου, η μακροβιότητα της κατασκευής, η ποιότητα του εξοπλισμού και, τέλος, τα εξωτερικά εξαρτήματα αλλά και

η επικάλυψη της γάστρας του πλοίου. Η Stelmar έχει διαπιστώσει ότι η κορεατική ναυπηγική βιομηχανία παρέχει τις πιο ευέλικτες προτάσεις και, ταυτόχρονα, κατασκευάζει πλοία τα οποία καλύπτουν τις προδιαγραφές ποιότητας, ασφάλειας και απόδοσης που απαιτεί η Stelmar. Εντυπωσιαστήκαμε από την προθυμία τους να ενσωματώσουν στις κατασκευές τους την παθητική ασφάλεια μαζί με τα χαρακτηριστικά αποφυγής της πρόκλησης ρύπανσης τα οποία ζήτησε η Stelmar. Το πρόσθετο κέρδος προήλθε από το γεγονός ότι έχουν τη



δυνατότητα να παρέχουν όλα αυτά τα χαρακτηριστικά σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές. Η τελική τιμή θα έχει πάντα σημασία, ωστόσο θα δίνεται βεβαίως προτεραιότητα στην εξασφάλιση της ασφάλειας και της ποιότητας μέσα από το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Πιστεύετε ότι αυτή η ανοικτή αντιπαράθεση μεταξύ Ε.Ε. και Κορέας θα αποβεί επιζήμια τελικά για την παγκόσμια πλοιοκτησία;

Κατ' αρχάς, πιστεύω ότι οποιαδήποτε κρατική βοήθεια σε ώριμες οικονομίες δεν βοηθάει, διότι αλλοιώνει τα χαρακτηριστικά της αγοράς. Σε γενικές γραμμές, οι κρατικές επιχορηγήσεις εξυπηρετούν βραχυπρόθεσμους πολιτικούς στόχους και πολύ σπάνια παρέχουν μακροπρόθεσμα οφέλη στην αγορά. Παρά ταύτα, αν δεν επιλυθούν οι μακροχρόνιες διαφορές μεταξύ Ανατολής και Δύσης, τότε πιθανόν να δημιουργηθεί πρόβλημα στις σχέσεις μεταξύ των δυο πλευρών. Λόγω της έντονα παγκοσμιοποιημένης φύσης του χώρου της ναυτιλίας, της κινητικότητας των πόρων, της υπερβολικής ανταγωνιστικότητας της συγκεκριμένης αγοράς και μαζί με το δυνάμωμα της κινητικής αγοράς, πιστεύω πως οι πλοιοκτήτες θα βρουν τη χρυσή τομή.

Έχετε την πεποίθηση ότι κάποια ευρωπαϊκά ναυπηγεία και επισκευαστικές μονάδες μπορούν στο μέλλον να γίνουν πιο ανταγωνιστικά; Τι συμβουλές θα δίνετε στους διευθυντές τέτοιων επιχειρήσεων αλλά και στους Ευρωπαίους πολιτικούς και αξιωματούχους;

Δεν είμαι τόσο σίγουρος για το μέλλον των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, με την εξαίρεση του τομέα των μικρών κατασκευαστικών μονάδων και της ναυπήγησης κρουαζιερόπλοιων.

Επιχειρηματίες και πολιτικοί θα πρέπει να επικεντρωθούν στην επένδυση σε εξοπλισμό, ο οποίος θα βελτιώσει σημαντικά την παραγωγικότητα και την ποιότητα. Στο συγκεκριμένο τομέα υπάρχουν μεγάλα περιθώρια βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας.

Πρέπει να ληφθούν σκληρές αποφάσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν το κλείσιμο ναυπηγείων και την απώλεια εργασίας, ενθαρρύνοντας τη διατήρηση των οικονομικά αποτελεσματικών και ποιοτικά παραγωγικών επιχειρήσεων. Η εκπαίδευση και η βελτίωση της κατάρτισης των ανθρώπων της ναυτιλίας δύναται να αποτελέσουν τη βάση για την αύξηση της παραγωγικότητας σε έναν κλάδο που διαρκώς αποτυγχάνει να προσελκύσει στελέχωση υψηλού δυναμικού.



ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
VS ΚΟΡΕΑ

Οι απόψεις της πλοιοκτησίας



>>> Συνέντευξη του Μάριου Στεργίου

Διευθύνωντος συμβούλου Lamda Shipyards

Τα ελληνικά ναυπηγεία εισέρχονται σε περίοδο εκσυγχρονισμού και επιχειρηματικής ευελιξίας

Οι συγκυρίες του πρόσφατου παρελθόντος αμαύρωσαν την εικόνα των ελληνικών ναυπηγείων με αποτέλεσμα πολλοί πλοιοκτήτες να καταφύγουν σε ναυπηγεία άλλων χωρών, με φτηνότερα εργατικά και πιο αρμονικές εργασιακές σχέσεις, επισημαίνει ο κ. Στεργίου, διευθύνων σύμβουλος Lamda Shipyards, ενώ εκτιμά ότι βασικός λόγος της επιλογής τους είναι η καλύτερη συνέπεια παράδοσης, χωρίς όμως να εξασφαλίζουν την τεχνική ποιότητα και εμπειρία των ελληνικών ναυπηγείων.

Αρκετοί Έλληνες πλοιοκτήτες είναι ιδιαίτερα απογοητευμένοι από πολλές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, με αποτέλεσμα να δυσκολεύονται πλέον να πεισθούν για τη βιωσιμότητα του κλάδου. Ποια θα ήταν η επιχειρηματολογία σας απέναντι σε ένα δύσπιστο πλοιοκτήτη που προτιμά να συνεργάζεται με αλλοδαπές εταιρείες;

Πριν απαντήσω στην ερώτησή σας, πρέπει να επισημάνω ότι δεν υπάρχει καμία διαφορά μεταξύ Έλληνα ή ξένου πλοιοκτήτη. Όλοι είναι επιχειρηματίες και όλοι έχουν τις ίδιες απαιτήσεις, δηλαδή καλή ποιότητα εργασίας, συνέπεια στο χρόνο παράδοσης και ανταγωνιστικές τιμές. Ένα καθοριστικό κριτήριο επιλογής, κυρίως για τα



ποντοπόρα πλοία, είναι η γεωγραφική θέση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων. Ο λόγος είναι ότι ένας πλοιοκτήτης, όταν προγραμματίζει εργασίες επισκευής, είναι δυνατό να επιλέξει το ναυπηγείο ανάλογα με την περιοχή όπου το πλοίο βρίσκεται εκείνη τη χρονική στιγμή. Βέβαια, πολλές φορές, ο παράγοντας τύχη διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο, όπως είναι η συγκυρία μιας έκτακτης ζημιάς, οπότε σε αυτήν την περίπτωση θα καταφύγει στον πλησιέστερο ναυπηγοεπισκευαστικό χώρο. Η εμβέλεια της LAMDA Shipyards καλύπτει κυρίως την περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, ενώ στο πελατολόγιό μας, εκτός φυσικά από την τοπική ναυτιλία, συμπεριλαμβάνονται τα κρατικά πλοία (π.χ. Πολεμικό Ναυτικό κ.λπ.) καθώς και το γιότιγκ. Αναμφισβήτητα, κάποιες συγκυρίες του πρόσφατου παρελθόντος αμαύρωσαν την εικόνα μας ως εθνικού κλάδου και για το λόγο αυτόν, πολλοί πλοιοκτήτες συνέρρευσαν σε ναυπηγεία άλλων χωρών της ευρύτερης περιοχής, με φτηνότερα εργατικά και πιο αρμονικές εργασιακές σχέσεις. Ο βασικός ίσως λόγος αυτής της επιλογής τους είναι η καλύτερη συνέπεια παράδοσης, χωρίς όμως να εξασφαλίζουν την τεχνική ποιότητα και εμπειρία των ελληνικών ναυπηγείων. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί πως, ενώ στην Ελλάδα διακρίνουμε αλλαγή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των ναυπηγικών μονάδων και παράλληλα εισέρχονται σε μια περίοδο εκσυγχρονισμού και μεγαλύτερης επιχειρηματικής ευελιξίας, στις άλλες χώρες της περιοχής μας δεν παρατηρήθηκαν ανάλογες εξελίξεις. Ως επί το πλείστον, οι χώρες αυτές αρκέστηκαν στο να στηρίζουν την ανταγωνιστικότητά τους στην προσφορά χαμηλών τιμών με μέτρια όμως ποιότητα υπηρεσιών. Οι εξελίξεις εδώ θα οδηγήσουν σε μια βιομηχανία σαφώς πιο σύγχρονη και περισσότερο ανταγωνιστική, που όμως θα διατηρήσει τη δεδομένη και अपαράμλλη παράδοση της ποιότητας και τεχνικής εμπειρίας της.

Ίσως να ακούγομαι κάπως υπεραισιόδοξος, αλλά τίποτε απ' όλα αυτά που αναφέρω δεν είναι ανέφικτα. Φυσικά δεν θα είμαστε ποτέ οι πιο φτηνοί στην περιοχή, αλλά αν καταφέρουμε να αποδείξουμε ως κλάδος ότι έχουμε βελτιωθεί, κυρίως ως προς το ζήτημα της συνέπειας πα-

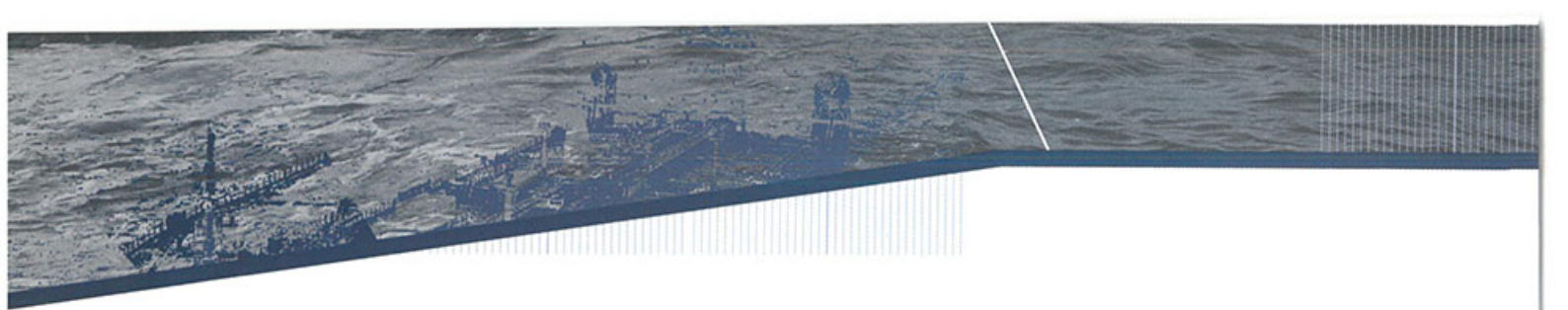
ράδοσης, τότε πολλοί από τους απογοητευμένους, που αναφέρετε, θα είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν επί πλέον κόστος προκειμένου να πραγματοποιήσουν μία τεχνικά άρτια επισκευή.

Τώρα, ως προς τις υπηρεσίες που προσφέρει η εταιρεία μας, αξίζει να σημειωθεί ότι δεν αισθάνομαι αμφοβήτηση και δυσπιστία από τους πελάτες που προσεγγίζουμε. Είμαι αισιόδοξος ότι ο άνεμος, τουλάχιστον για τη LAMDA Shipyards, αλλάζει συνεχώς προς το καλύτερο και αρκεί να σας πω, ότι ήδη συνεργαζόμαστε σε μόνιμη βάση με μία από τις πιο εκλεκτές ναυτιλιακές εταιρείες.

Ο κύκλος εργασιών μας αυξήθηκε κατά 105% από την αρχή της νέας χιλιετίας, ενώ έχουμε σταθερό πελατολόγιο από το χώρο του γιότιγκ πολυτελείας, τρώντας από τη δεκαετία του '60 λαμπρή παράδοση του ναυπηγείου μας στον τομέα αυτό. Η τεχνογνωσία, η ποιότητα εργασίας και η εμπειρία μας είναι μοναδικές και πάνω σ' αυτές εστιάζουμε τις προσπάθειές μας και επενδύουμε για το μέλλον. Ήδη παράγουμε και δικά μας σχέδια για Mega Yachts πολυτελείας και εστιάζουμε στη μελλοντική ναυπήγηση και διάθεσή τους διεθνώς. Επίσης, έχουμε προβεί σε μία σειρά μεγάλων επενδύσεων όπως τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων, προσλήψεις πολύ υψηλού επιπέδου τεχνικών στελεχών και λειτουργική αναδιοργάνωση. Όταν ολοκληρωθεί και το πρόγραμμα αναβάθμισης της υποδομής μας, εκτιμώ ότι η LAMDA Shipyards θα καταστεί ένα από τα πιο δυνατά και ανταγωνιστικά ναυπηγεία του είδους στην περιοχή μας. Τέλος, οι εργασιακές σχέσεις είναι εξαιρετικές καθώς επικρατεί ηρεμία, δημιουργικότητα και μια ριζωμένη νοοτροπία ομαδικότητας. Φτάνει κανείς να επισκεφθεί τις εγκαταστάσεις μας για να το βιώσει προσωπικά.

Ποια είναι τα πραγματικά περιθώρια κερδοφορίας για μία ναυπηγική μονάδα στην Ελλάδα; Ποιες αντικειμενικές δυσκολίες καλείται ένας γενικός διευθυντής να αντιμετωπίσει στο καθημερινό του έργο, που έχει ως σκοπό την ανέλιξη της εταιρείας;

Όταν ο ανταγωνισμός είναι τόσο σκληρός, η τιμή που



προσφέρει αποτελεί σίγουρα ένα σημαντικό και καθοριστικό παράγοντα τελικής επιλογής, ειδικά όταν συγκρίνεται με ναυπηγεία που απασχολούν πολύ φτηνότερα εργατικά χέρια. Αυτό που όμως μπορώ να πω, είναι ότι το επιχειρηματικό κέρδος εξασφαλίζεται από τη σύγχρονη λειτουργία και την ορθολογική διαχείριση. Στην Ελλάδα, όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη, στηρίζεται πολύ στην τεχνολογία, στη μεγαλύτερη ταχύτητα εκτέλεσης έργου και στις οικονομίες που επιτυγχάνει ένα υψηλότερου επιπέδου project management. Πιστεύω όμως ότι τα περιθώρια κερδοφορίας των ελληνικών ναυπηγείων είναι ίδια με αυτά των ευρωπαϊκών, τηρουμένων πάντα των αναλογιών και εφόσον τα παραπάνω ισχύουν. Το κλειδί όμως είναι το σωστό project management.

Τώρα για τις καθημερινές δυσκολίες που αντιμετωπίζω, δεν θα τις έλεγα δυσκολίες όσο προκλήσεις. Το κυριότερο μέλημά μου είναι η συνεχής βελτίωση της παραγωγικότητας του ναυπηγείου, με στόχο να επιτυγχάνεται όλο και μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους για την εταιρεία, αλλά κυρίως προς όφελος των εργαζομένων, των μετόχων και των μελλοντικών μας επενδυτικών σχεδίων.

Αυτή όμως η επιδίωξη σε καμία περίπτωση δεν υποσκελίζει το επίπεδο παρεχόμενης ποιότητας ή την προσοχή στη λεπτομέρεια. Θα μπορούσε να παρομοιαστεί με διελκυστίνδα, γι' αυτό και απαιτεί χρόνο, συστηματική αφοσίωση και προσπάθεια. Ευτυχώς περιστοιχίζομαστε από πραγματικά εξαιρετικούς συνεργάτες με μεγάλη διεθνή εμπειρία, παρ' όλα αυτά όμως, πάντα δίνουμε ιδιαίτερο βάρος στον προγραμματισμό, ώστε το δυναμικό μας να αξιοποιείται κατάλληλα.

Η παράλληλη αναβάθμιση που πραγματοποιείται αυτή την εποχή στο ναυπηγείο μας, προσθέτει και μία ακόμη σημαντική διάσταση. Και αυτό είναι, αφενός, ο σωστός προγραμματισμός για τη σταδιακή ενσωμάτωση κάθε νέου τμήματος που ολοκληρώνεται και, αφετέρου, η έγκαιρη εκπαίδευση που απαιτείται, προκειμένου να μη χαθεί πολύτιμος χρόνος για την αξιοποίηση αυτών των δυνατοτήτων που προστίθενται.

Τέλος, πρέπει να κινούμαστε δυναμικά στην αγορά για να είμαστε συνεχώς ενήμεροι για τις εξελίξεις, που είναι χρονοβόρα διαδικασία, ειδικά λόγω απόστασης από την Ελευσίνα.

**Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού.**

Αποκτήστε άμεσα
όλες τις απαραίτητες
πληροφορίες σε θέματα:

- **ποντοπόρου ναυτιλίας**
- **ακτοπλοΐας**
- **αγοραπωλησιών**
- **αερομεταφορών**

naftikachronika.gr

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. 494/2003 • 6.7.2003 • ΤΡΑΧ. 5,50

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεσμεύσεις

Εκπαίδευση ετοιμότητας
με τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών
της Εθνικής Σημασίας
αεροδρόμιο των εξελίξεων

CORAL LTD.

GENERAL MARINE REPAIRS



ΥΔΡΟΒΟΛΕΣ U.H.P.W.J 2500 - 3000 BAR



ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ ΦΙΛΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στο πλαίσιο του εκτεταμένου επενδυτικού της προγράμματος η Coral General Marine Repairs ενίσχυσε τη θέση της με την απόκτηση δύο (2) επιπλέον ρομποτικών μηχανημάτων, ότι καλύτερο έχει να προσφέρει η αγορά στον τομέα της υδροβολής υπερυψηλής πίεσης.

Τα συγκεκριμένα μηχανήματα έχουν τη δυνατότητα παραγωγής 60-80 m² το κάθε μηχάνημα την ώρα και σύμφωνα με όλες τις υπάρχουσες διεθνείς προδιαγραφές.

Μπορούν να εκτελούν εργασία σε οιονδήποτε σημείο λόγω του ότι είναι τελείως φιλικά προς το περιβάλλον απορροφώντας από vacuum όλα τα κατάλοιπα της υδροβολής αφήνοντας τη συγκεκριμένη επιφάνεια έτοιμη προς βαφή.

Ως γνωστόν οι επιφάνειες μετά από υδροβολή έχουν το πλεονέκτημα της μηδαμινής πλέον συσσώρευσης αλάτων πάνω σε αυτές δίνοντας στα χρώματα μεγαλύτερη διάρκεια ζωής και μεγαλύτερα διαστήματα πριν από τη καθορισμένη συντήρηση.

Εφοδιασμένα με τα τελειότερα ηλεκτρονικά συστήματα προσφέρουν τη μέγιστη ασφάλεια με την καλύτερη απόδοση περιορίζοντας το ανθρώπινο λάθος και προσφέροντας επιφάνειες σύμφωνα με τις πιο αυστηρές προδιαγραφές έτοιμες προς βαφή.

Οικονομοτεχνικά αποτελούν την καλύτερη λύση και τα βασικά πεδία εφαρμογής τους είναι η βιομηχανία (διυλιστήρια, χημικά εργοστάσια κ.α.) και η ναυτιλία.



ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
VS ΚΟΡΕΑ

Οι διεθνείς οργανισμοί πρέπει να είναι αρωγοί και όχι ηγέτες

>>> Συνέντευξη του Δημήτρη Καπαϊτζή

BSc, CEng, FRINA, FIMarE,
ACGI, Marine Consultant

Οι λόγοι της αποδημίας των Ευρωπαίων πλοιοκτητών προς τις αγορές της Άπω Ανατολής αλλά και οι προσφερόμενες υπηρεσίες των κορεατικών ναυπηγείων που δελεάζουν το σύγχρονο πλοιοκτήτη, εξετάζονται από τον έγκριτο ναυπηγό Δημήτρη Καπαϊτζή.

Η άποψή του μάλιστα ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εμφανώς χρειάζεται γνώσεις και εμπειρίες της θάλασσας και αποφυγή τάσεων προς νομοθέτηση και εκτέλεση χωρίς τις αναγκαίες και φρόνιμες διαβουλεύσεις, βρίσκει σύμφωνους αρκετούς φορείς της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Καπαϊτζής παρατηρεί, ωστόσο, ότι οι διεθνείς και ευρωπαϊκές οργανώσεις έχουν τη δυνατότητα να παίξουν ένα χρήσιμο και εποικοδομητικό ρόλο τόσο στη ναυπηγική βιομηχανία όσο και στη ναυτιλία. Διαπιστώνει όμως ότι χρειάζεται να εμβαθύνουν στην ιδέα ότι η ναυπηγική βιομηχανία και η ναυτιλία δεν είναι μόνον αλληλένδετες αλλά και συμπληρωματικές.



Ποιες είναι οι συνιστώσες που οδηγούν τους Έλληνες πλοιοκτήτες στην αμείωτη συνεργασία με τα κορεατικά ναυπηγεία; Θεωρείτε ότι η τεχνογνωσία των Κορεατών είναι πλέον αξεπέραστη;

Η επιτυχία μιας επιχείρησης εξαρτάται και από την επιλογή των εργαλείων της. Κριτήρια και διαστάσεις είναι βεβαίως και οικονομικά αλλά και λειτουργικά.

Οι επιλογές της ελληνικής ναυτιλίας και στα παλιά, αλλά και αργότερα στα καινούργια, είχαν και έχουν βάση την ευρεία και βαθιά γνώση του αντικειμένου, της λειτουργίας του και ιδίως της εμπορικότητάς του σε όλες τις πτυχές της. Πέραν τούτου, οι προτιμήσεις είναι προς το tramp shipping, με τα tankers και dry bulkers.

Στα νεότευκτα η προσφορά της Κορέας υπήρξε ιδίως σ' αυτόν τον τομέα. Προσέφερε επί πλέον διαθεσιμότητα, σταθερή τιμή (fixed price), λογικές τιμές και σε δολάρια, σωστό και αποδοτικό σχεδιασμό, καλή ποιότητα, υψηλή παραγωγικότητα, γρήγορη και συνεπή παράδοση, επιτυχή εσωτερική και εξωτερική διοίκηση και, μέχρι προσφάτως, εποικοδομητική συνεργασία με τους πελάτες.

Μεταπολεμικά, τα νεότευκτα ήταν στη Δυτική Ευρώπη, ιδίως στην Αγγλία, αλλά και σε Γερμανία, Γαλλία, Ολλανδία, Σκανδιναβία. Στα μέσα του '50-'60 ξεκίνησε η Ιαπωνία και γρήγορα τους επισκίασε. Η Ανατολική Ευρώπη -Πολωνία, Ανατολική Γερμανία, Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία- αργότερα δεν κατάφερε ούτε αυτή να συναγωνιστεί. Η Κορέα ξεκίνησε στα 1970 πάνω στα χνάρια της Ιαπωνίας. Σήμερα την έχει σχεδόν ξεπεράσει. Η Κίνα βγήκε στο διεθνές στίβο στα 1990 και στοχεύει να τους ξεπεράσει όλους.

Οι συνθήκες και εξελίξεις σε όλους είναι πολυποικίλες και οι παράγοντες πολλαπλοί. Οι εφαρμογές και γενικά η τεχνογνωσία είναι μεταβλητές σε τόπο και χρόνο. Οι καταστάσεις και αλλάζουν και ξεπερνιούνται.

Πιστεύετε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δικαίως αποτάθηκε στον ΠΟΕ για να υπερασπίσει τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία; Θεωρείτε ότι η ενέργεια αυτή εξυπηρετεί τα συμφέροντα ορισμένων ναυπηγείων που αναζητούν αυξημένες επιδοτήσεις;

Διεθνείς και ευρωπαϊκές οργανώσεις έχουν τη δυνατότητα να παίξουν ένα χρήσιμο και εποικοδομητικό ρόλο και στη ναυπηγική βιομηχανία και στη ναυτιλία. Χρειάζεται όμως να μπου μέσα στο πνεύμα της δυναμικής και των εξελίξεών τους. Η ναυπηγική βιομηχανία και η ναυτιλία είναι αλληλένδετες και συμπληρωματικές. Παίζουν δε ένα ζωτικό ρόλο και είναι στυλοβάτες της παγκόσμιας οικονομίας. Το έργο τους χρειάζεται στήριξη.

Σαφώς οι διεθνείς οργανισμοί πρέπει να ασχολούνται με συντονισμό, αλλά ο κορμός της λειτουργίας και της ναυπηγικής βιομηχανίας και της ναυτιλίας πρέπει να εμπνέεται και δρομολογείται εσωτερικά από τους άμεσα ενδιαφερομένους. Οι διεθνείς οργανισμοί πρέπει να είναι αρωγοί στην πρόοδο και εξέλιξη και όχι ηγέτες της. Σαφώς χρειάζεται συμπαράσταση προς υγιή ανάπτυξη, αλλά με σωστές επιλογές και όχι με μορφή σωστικού μέσου και εγγύησης χωρίς θετικό αποτέλεσμα προς μονάδες που δεν παραβγαίνουν στον αγώνα.

Θεωρείτε ότι οι σύμβουλοι της Ευ. Επιτροπής γνωρίζουν τα θέματα της ναυπηγικής βιομηχανίας ή δρουν οπισθοδρομικά χωρίς να εξετάζουν τα αποτελέσματα των ενεργειών τους;

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εμφανώς χρειάζεται γνώσεις και εμπειρίες της θάλασσας και αποφυγή τάσεων προς νομοθέτηση και εκτέλεση χωρίς τις αναγκαίες και φρόνιμες διαβουλεύσεις. Σε εποχές σκληρού marketing χρειάζονται διαβουλεύσεις και με τα ναυπηγεία αλλά και με τη ναυτιλία που αγοράζει τα προϊόντα τους.

Τα ναυπηγεία και η ναυτιλία είναι μεν συμπληρωματικά



αλλά είναι και ανταγωνιστικά. Τα ναυπηγεία ήκμασαν διαδοχικά στην Ευρώπη, στην Ιαπωνία, στην Κορέα και τώρα στην Κίνα. Από την άλλη μεριά, η ελληνική ναυτιλία το 1957 είχε 630 πλοία, ήτοι 3 εκατομμύρια gross tons, και το 1999 3.424 πλοία 83 εκατομμύρια gross tons. Μία συνεχής άνοδος και χωρίς βοήθεια. Σκόπιμο θα είναι να ζητηθεί επείγοντως η ανάλογη δυναμική και ευρεία συμβολή της και σε όλο το φάσμα στα ευρωπαϊκά και διεθνή συμβούλια.

Κατά την εμπειρία σας, ποιες ήταν οι αιτίες για την κατάρρευση της ελληνικής ναυπηγικής και ναυπηγοεπι-

σκευστικής βιομηχανίας;

Στην εικοσαετία '65 με '85, ο Σκαρμαγκάς έκτισε 23 SD14 15.000 dwt, 20 Bulkers 25.000 dwt, 16 Tankers 30.000 dwt καθώς και ψυγεία, θαλαμηγούς, ρυμουλκά, πολεμικά, τα περισσότερα για Έλληνες πελάτες.

Τα SD 14 αντικατέστησαν τότε τα Liberty και ήταν σε σχέδια της Austin Pickersgill, Αγγλίας, όπου έκτισαν περί τα 150. Πέραν τούτου πολλά από τα νεότευκτα Σκαρμαγκά παρέλαβε ο Νιάρχος στη χαμηλή αγορά και μεταπούλησε αργότερα στην υψηλή, με αυξημένη τιμή. Αυτές ήταν οι περιστάσεις και ευκαιρίες εκείνης της εποχής. Ο αριθμός ήταν μικρός και ανταποκρινόταν σε συγκεκριμένες ανάγκες της τότε ναυτιλίας. Αυτή όμως υπήρξε και η μεγίστη εκδήλωση ναυπηγήσεων στην Ελλάδα και έκτοτε δεν επανελήφθη.

Η Hyundai σήμερα κτίζει στο Ulsan περί τα 60 bulkers και tankers ετησίως σε μεγέθη Panamax μέχρι VLCC. Η Ευρώπη δεν ακολούθησε τέτοια δυναμική. Αντιθέτως, όμως, κτίζει μεγάλα κρουαζιερόπλοια σε Γαλλία, Γερμανία, Φινλανδία, Product και Chemical Carriers σε Δανία, Ολλανδία, θαλαμηγούς πολυτελείας στην Ιταλία κ.λπ. και βεβαίως διάφορα πολεμικά. Μερικοί από αυτούς τους τομείς, με τις σωστές προϋποθέσεις, ταιριάζουν και στην Ελλάδα.

Η ναυπήγηση, οι επισκευές και η ναυτιλία είναι τρεις διαφορετικοί κλάδοι. Συνδέονται μεν αλλά σε αναλογίες των σχέσεών τους είναι και μεταβλητές σε τόπο, χρόνο και ρυθμό και συχνά και με μεγάλες υπερβολές.

Στα τελευταία χρόνια, αλλαγές δρομολογίων, μεγαλύτερα και νεότερα πλοία, άλλες μορφές και συχνότητες επιθεωρήσεων, πολλά νεότευκτα με υψηλές προδιαγραφές και άλλοι παρόμοιοι παράγοντες ελάττωσαν τη ζήτηση, και ιδίως ζήτηση που ταιρίαζε στην εγχώρια προσφορά επισκευαστικών υπηρεσιών.

Υπήρξαν βέβαια και το αυξανόμενο κόστος και ο ανταγωνισμός χωρών με χαμηλούς μισθούς ιδίως γειτονικών -Βουλγαρία, Ρουμανία, Τουρκία- αλλά και άλλων -Πολωνία και Κίνα- κοντά σε μεγάλα κέντρα θαλασσιών μεταφορών.

Η Ιαπωνία και η Κορέα, με υψηλό σήμερα κόστος εργασίας, το αντιμετωπίζουν μεν στις νέες κατασκευές με τις οικονομίες της γιγαντιαίας παραγωγής και των μεγεθών πλοίων, αλλά έχουν περιορίσει τις επισκευαστικές τους δραστηριότητες εις το ελάχιστον.

No 1 in World wide trading in new and second-hand maritime /offshore equipment

- Lifeboats—totally enclosed/partially enclosed/open
- Tenders
- Mob.Boats
- Work Boats
- Rescue Boats
- Fast Rescue Boats
- Davits - ships and rig davits/single arm/liferaft davits
- Liferafts
- Immersion Suits
- Deck Cranes
- Rig Cranes
- Helicopter Decks
- Winches -diesel/hydr./electric/air
- Capstans
- Hydraulic Power Packs
- Anchors • Chains
- Reverse Osmosis Plants
- Sewage Treatment Plants
- Generator Sets
- Air compressors
- Azimuthing and tunnel thrusters
- Accommodation Modules
- Firefighting systems
- Pumps • Purifiers
- Grabs • Fenders
- Various Maritime /Offshore Equipment

Upon request we will send you an offer with technical specifications and prices

Norwegian Maritime Equipment AS sells, buys and negotiates new and second-hand maritime / offshore equipment. Delivered with documentation, certificates ISO 9002

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

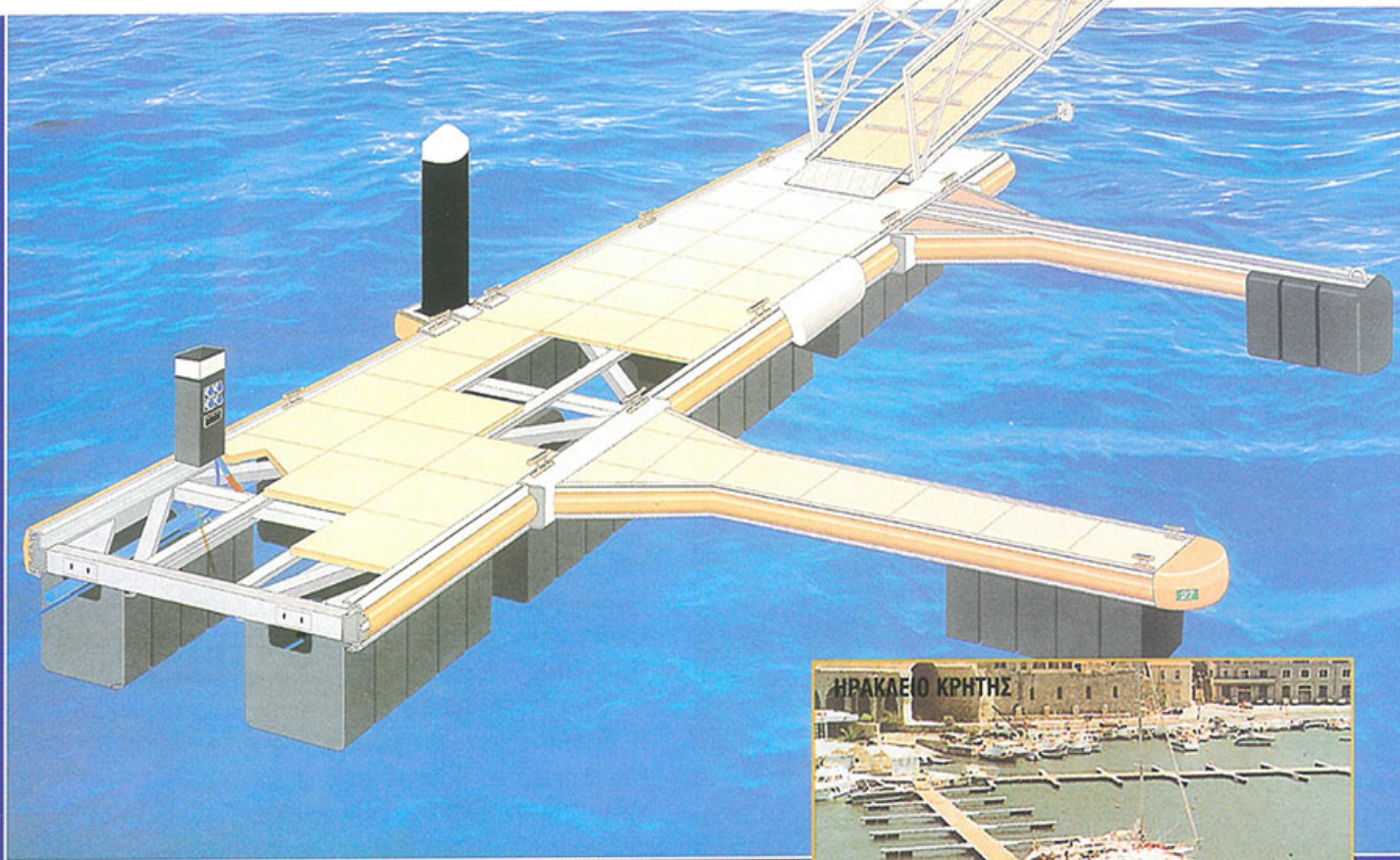
MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 01 42 85960/61
Fax.: 01 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35
E-mail: maricons@complink.gr

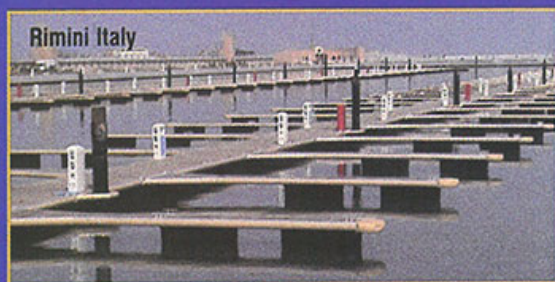
PHOTO: FINNLAN - WESTLUNDING, ARTHUR, JAN. 2001

Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



Η ψυχαγωγία, τα θαλάσσια sports,
το yachting, οι θαλάσσιες μεταφορές,
είναι οι τομείς που μας διαφημίζουν

Μαρίνες: Rimini, Cannes, Sydney, Le Havre, Nice,
St. Tropez, Βηρυτός, είναι μερικοί από τους
4.000 πελάτες μας που μας εμπιστεύονται.



ELITE YACHTING LTD
Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

Λ. Αλίμου 52, 174 55 Άλιμος, Τηλ.: 210.98.51.122
Fax: 210.98.51.199, e-mail: eliteyac@otenet.gr



ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΚΤΗΣ -ΜΕΤΑΔΟΤΗΣ

Με ένδειξη για θερμοκρασία και πίεση,
για μηχανές και συστήματα ελέγχου.
Ελεγκτής: ON/OFF, P, PI.



ΜΟΝΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ POSITIONER ΓΙΑ ΒΑΛΒΙΔΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ



Υψηλή χωρητικότητα, συμπαγής
κατασκευή. Αναστροφή ενέργειας
(δυνατότητα) ευρεία περιοχή
πίεσεως από 0,2 έως 1 bar και από 0
έως 6. Έκδοση και μεταδότη θέσης
(position transmitter).

ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΜΕΤΑΔΟΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΙΚΗΣ ΠΙΕΣΗΣ

Έξοδος σήματος: 3-15 psi. στανταρ
περιοχές από 0 έως 5 H₂O και 0 έως
850 H₂O



ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΑΣ ΡΕΥΜΑΤΟΣ ΣΕ ΠΙΕΣΗ I/P CONVERTER

Σήμα εισόδου: 4-20 mA. Σήμα εξόδου:
3-15 ή 2-18 ή 2-20 ή
4-30 psi. Περιβλήμα ABS, IP-20 για
τοποθέτηση σε ράγα. Έκδοση EXia
IIC T6/T5 για τοποθέτηση στο πεδίο.



ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΙΚΑ ΣΥΝΕΧΟΥΣ, ΕΛΕΓΚΤΕΣ

Κυκλικού χαρτιού 8" ή 10".
Είσοδοι: T/C, Pt-100, V, mA.
Ελεγκτής: ON/OFF, P, PI, PID.



UTESCO A.B.E.E.

Βιομηχανικός και ναυτιλιακός αυτοματισμός

ΚΕΝΤΡΙΚΑ: Μαυρογένους 5, 185 42, Πειραιάς • www.uteco.gr
Τηλ.: 210-42.10.050 • Fax.: 210-42.12.033 • E-mail: uteco@uteco.gr
Μοναστηρίου 218, 546 28, Θεσσαλονίκη
Τηλ.: 2310-54.40.60 • Fax.: 2310-52.08.37 • E-mail: thess@uteco.gr



Πώς κρίνετε τον επαγγελματισμό και τη συνέπεια του τεχνικού προσωπικού στις ελληνικές επιχειρήσεις; Θεωρείτε δικαιολογημένα τα αρνητικά σχόλια αρκετών πλοιοκτητών για έλλειψη εποικοδομητικής συνεργασίας;

Οι τεχνικοί της ελληνικής ναυτιλίας έχουν μεγάλη και μοναδική τεχνογνωσία και εμπειρίες. Έχουν συμπαρασταθεί και συμβάλει στην αλματώδη ανάπτυξη της. Αξιοματικοί και πληρώματα, ναυπηγοί και μηχανολόγοι, αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί, επιθεωρητές επισκευών και κατασκευών, διοικητικοί, εμπειρογνώμονες ασφαλίσεων, οικονομικών, νομικών και πλείστοι άλλοι στα πλοία και στα γραφεία, στα ναυπηγεία κατασκευών και επισκευών, με τους κατασκευαστές μηχανών, τους νηογνώμονες, τα πανεπιστήμια, τις τράπεζες και αλλού είναι ζωτικοί παράγοντές της. Μαζί συμβάδισαν και εξελίχθηκαν από τα Liberty του 1940 στα VLCC του 2000. Οι έμπειροι και παραδοσιακοί πλοιοκίτες γνωρίζουν και εκτιμούν το λαμπρό αυτό δυναμικό. Με άλλους χρειάζεται υπομονή έως ότου μάθουν να κάνουν τις σωστές εκτιμήσεις και επιλογές.

Πέραν τούτου σε εποχές αλλαγών, νέων κανονισμών, μεγάλων ναυπηγείων, πολλών ναυπηγήσεων, μεγάλων και ειδικευμένων πλοίων, υψηλών προδιαγραφών, απαιτηκών ναυλωτών και ασφαλίσεων, χρειάζεται συσπείρωση και αξιοποίηση όλων των στελεχών.

Τα λαμπρά επιτεύγματα της ελληνικής ναυτιλίας πρέπει όχι μόνο να τηρηθούν αλλά και να επαυξηθούν προς νέους ορίζοντες και τη σωστή και άξια θέση στο διεθνές στίβο.

Εάν σας καλούσε μετά τις εκλογές ο νέος υπουργός Ανάπτυξης, ποιες συμβουλές θα του δίνετε για την αναβίωση της ΝΕΖ Περάματος;

Καλό marketing και διαβουλεύσεις και με τους παράγοντες της ναυτιλίας, καθώς και τεχνικούς της των οποίων οι γνώσεις και εμπειρίες ανά τον κόσμο είναι πολύτιμες. Ανάλογα με τα συμπεράσματα να γίνουν και ανάλογες επενδύσεις, και κρατικές και ιδιωτικές, στα αναγκαία μέσα παραγωγής - μόλους, δεξαμενές, γερανούς, μηχανήματα κ.λπ.

Αρωγή προς διευθέτηση και αναδιοργάνωση των εργασιακών αλλά και των διοικητικών δομών. Τα σημερινά μεγέθη και ρυθμοί της ναυτιλίας χρειάζονται ποιότητα, ταχύτητα εκτελέσεως και συνέπεια. Συμφέρει τον πελάτη να τα ακριβοπληρώσει.



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

- Wire Ropes
 - Galvanized - Bright
 - Preformed
 - Post pressed (compacted)
 - Normal - Non Rotating
 - R or L Hand Lay

*No matter where you are
we stretch out to reach you...*

- Kapa Ropes Multi-Strand (in the ISSA Catalogue)
 - Mooring Tails
 - B&W 40-60
 - Kapa Flex 40-60
- } Complying with OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S
- Double braded Ropes for ships and offshore platforms

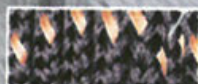
Stockists of:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings of:
 - Woven wire rope
 - Chain
 - Polyester (fiber)
 - Wire

- Pneumatic Fenders

Stocks Around the World:

- Houston • New Orleans • Singapore
- Alexandria • Istanbul • Port Said • Algeciras
- Trieste • Rotterdam • Antwerp • Hamburg
- Immingham • Oporto • Barcelona
- Marseille • Dubai • Durban



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS

D. KORONAKIS S.A.

Head Office: 56, Grivas Str., 185 45 PIRAEUS - GREECE • TEL: +30 210 4060600 (40 Lines)
FAX: +30 210 4615211 • e-mail: koronaki@otenet.gr • website: www.koronakis.gr



Δημιουργία δικτύου απευθείας μετάδοσης πληροφορίας σχετικά με τις καιρικές συνθήκες

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ WINGS FOR SHIPS

>>> Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Σχολή Μηχανικών

Άρθρο των Δρος Γουργούλη Δημητρίου, Project Manager,
Γκοτσαμάνη Γιώργου, επιστημονικού υπευθύνου του προγράμματος,
Σχοινά Χρήστου, μέλους ερευνητικής ομάδας,
Βουβαλιδή Ξενοφώντος, μέλους ερευνητικής ομάδας

Σκοπός του άρθρου αυτού είναι να παρουσιάσει ένα από τα ερευνητικά προγράμματα που βρίσκονται σε εξέλιξη αυτήν τη χρονική περίοδο από την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας και τα οποία χρηματοδοτούνται εξ ολοκλήρου από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το ερευνητικό πρόγραμμα με το ακρωνύμιο Wings For Ships έχει ενταχθεί στο πλαίσιο του 5th Framework της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ξεκίνησε την 1 Ιανουαρίου του 2002 και θα ολοκληρωθεί μέσα σε 30 μήνες. Συμμετέχουν 8 ευρωπαϊκές χώρες με συνολικά 14 εταιρείες και εκπαιδευτικούς φορείς, μεταξύ των οποίων είναι οι Telecom Italia, Mettle, SNCM CCINCA και Meteomer από τη Γαλλία, SSPA από τη Σουηδία, C-MAP από τη Νορβηγία, FAW και University of Hamburg από τη Γερμανία, EIS και SNAV από την Ιταλία, MTS από την Αγγλία, BIKIT από το Βέλγιο και η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας από την Ελλάδα.

Το πρόγραμμα Wings For Ships αποσκοπεί να αναπτύξει, να παρουσιάσει και να κατοχυρώσει ένα νέο ευφυές ναυτιλιακό περιβάλλον εργασίας, βασισμένο σε συστήματα πληροφορίας καιρού και υποστήριξης αποφάσεων για ναυτιλιακές μεταφορές και άλλες εφαρμογές. Αυτό το περιβάλλον εργασίας θα πραγματοποιηθεί με τη διασύνδεση των σταθερών ή κινητών

τύπων επικοινωνίας με την πλοήγηση του πλοίου. Θα προσφέρει ικανοποιητική μετάδοση και παράδοση δεδομένων και θα στηριχτεί στο σύστημα Global Positioning System (GPS).

Οι υπηρεσίες του συστήματος θα επιτρέπουν στον πλοίαρχο να έχει απευθείας πρόσβαση στις μεταβολές των καιρικών δεδομένων, δυνατότητα αλληλεπίδρασης στο σύστημα με άλλα υφιστάμενα συστήματα του πλοίου, εύχρηστη χρήση πληροφοριών μέσω φιλικού λογισμικού με άμεσο στόχο την αποτελεσματική και ασφαλή πλοήγηση του πλοίου. Η νέα και ευφυής προσέγγιση, που θα παραχθεί από το Wings For Ships, θα είναι η δημιουργία ενός εργαλείου υποστήριξης αποφάσεων, το οποίο θα διερευνά τις δυνάμεις και τις τάσεις που αναπτύσσονται πάνω στο πλοίο σε συνάρτηση των τοπικών σε πραγματικό χρόνο πληροφοριών καιρού. Επίσης θα περιλαμβάνονται μοντέλα πρόγνωσης για στοιχειοθετημένη εκτίμηση των παραμέτρων καιρού σε τοπικές διαδρομές. Η πληροφορία τελικά θα παρουσιάζεται σε ένα φιλικό για το χρήστη περιβάλλον με τη βοήθεια ηλεκτρονικού ψηφιακού χάρτη Electronic Chart Display Information System (ECDIS).

Το Wings For Ships θα περιέχει ένα αυτόματο σύστημα δυναμικών υπολογισμών, χρησιμοποιώντας μοντέλα

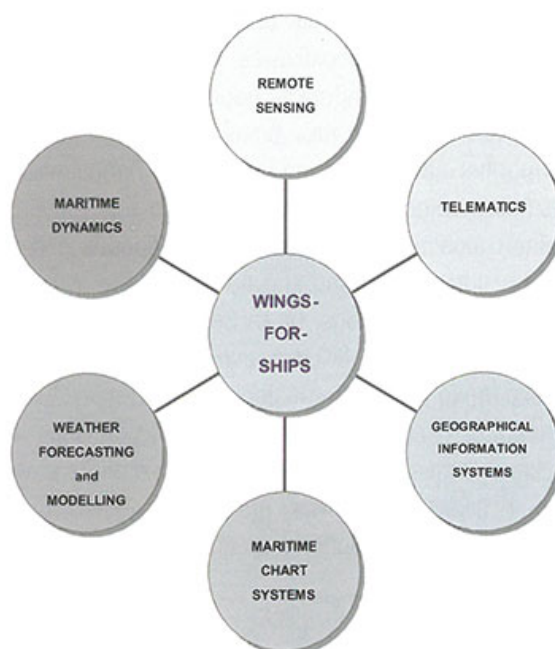


πλοίων και θαλάσσιων περιοχών, καθώς επίσης και πραγματικού χρόνου δεδομένων πληροφοριών.

Ο κύριος στόχος του Wings For Ships είναι να δημιουργήσει ένα Computer Collaborative Working Environment μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και χρηστών των ναυτιλιακών πληροφοριών καιρού, για το δυναμικό καταμερισμό της απευθείας μετάδοσης των μετεωρολογικών δεδομένων, με άμεσο στόχο την υποστήριξη ορθών αποφάσεων. Αυτό θα επιτευχθεί με την ανάπτυξη ενός νέου ευφυούς περιβάλλοντος τηλεματικής για το δυναμικό καταμερισμό των πληροφοριών καιρού μεταξύ των High Speed Vessels και εργαλείων υποστήριξης αποφάσεων για την εκτίμηση της βέλτιστης διαδρομής βασισμένων στα συνεχώς ανανεωμένα καιρικά δεδομένα. Η απαιτούμενη πληροφορία θα παράγεται διαμέσου του Geological Information system (GIS), το οποίο θα είναι ικανό να παρέχει ακριβή και σε πραγματικό χρόνο μετεωρολογικά δεδομένα σε μια συγκεκριμένη περιοχή ή διαδρομή στα ευρωπαϊκά ύδατα. Η έξοδος από το GIS θα χρησιμοποιείται είτε από ένα ECDIS, το οποίο είναι ήδη φιλικό στους κατόχους και τους χρήστες πλοίων, ή θα τροφοδοτεί ένα διαδικτυακό περιβάλλον πληροφοριών για χρήστες πλοίων κατά την παραμονή τους στη στεριά με τη βοήθεια SMS, WAP και WEB τεχνολογιών.

Η επιτυχής εξέλιξη αυτού του Computer Collaborative Working Environment θα στηριχτεί επίσης από την ανταλλαγή δεδομένων από τις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις των πλοίων ή της στεριάς. Κατά αυτόν τον τρόπο οι λειτουργικοί χρήστες των πλοίων δεν θα καταναλώνουν πληροφορίες γι' αυτούς, αλλά θα διαμοιράζουν την τρέχουσα πληροφορία απευθείας σε άλλα κινητά επικοινωνιακά περιβάλλοντα εργασίας.

Η εικόνα 1 παρουσιάζει τη δομή του συστήματος, το οποίο αποτελείται από έναν κεντρικό server, την κεντρική βάση δεδομένων, το σύστημα των ασύρματων, ενσύρματων και δορυφορικών επικοινωνιών, τα συστήματα του πλοίου και των λιμανιών τα οποία θα χρησιμοποιηθούν και θα αξιοποιηθούν με τον καλύτερο τρόπο, καθώς και τον παροχέα μετεωρολογικών προγνώσεων. Ο κεντρικός server θα έχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των πλοίων, των λιμανιών, των επιβατών που πρόκειται να ταξιδέψουν, ή ταξιδεύουν ήδη, παρέχοντάς τους αντίστοιχες πληροφορίες.



Εικόνα 1: Γενική αρχιτεκτονική του συστήματος.

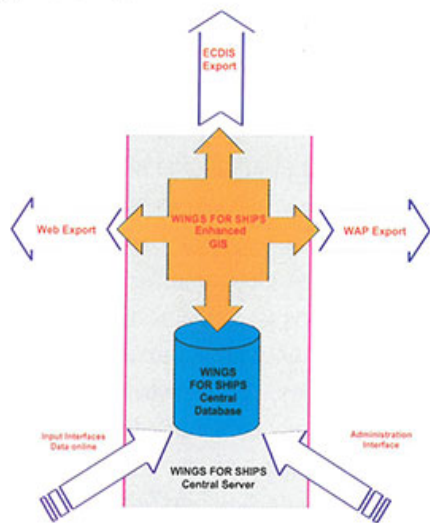
Το σύστημα που θα εγκατασταθεί πάνω στη γέφυρα θα αποτελείται από έναν προσωπικό υπολογιστή, ο οποίος θα διαθέτει κατάλληλο γραφικό και λειτουργικό περιβάλλον, φιλικό προς τους χρήστες, βοηθώντας το προσωπικό της γέφυρας να διαπιστώσει πολύ γρήγορα τις καιρικές συνθήκες αλλά και ταυτόχρονα να αποφασίσει για αλλαγή πορείας, αποφεύγοντας καταστάσεις οι οποίες θα μπορούσαν να καταπονήσουν τόσο τους επιβάτες όσο και το πλοίο.

Επί πλέον, το σύστημα θα αποτελείται από ένα πλήρες μετεωρολογικό σύστημα αισθητήρων με κατάλληλο συνδυασμό hardware για την επίτευξη των τηλεπικοινωνιών. Το σύστημα θα κατασκευαστεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να βρίσκεται σε πλήρη συνεργασία και συμβατότητα με τα υπόλοιπα συστήματα του πλοίου. Ακόμη, το σύστημα θα συνδυάζεται και με τα συστήματα ηλεκτρονικού χάρτη του πλοίου (ECDIS ή ECS), με άμεσο στόχο τη μελλοντική ενσωμάτωση του Wings For Ships σαν ένα από τα βασικά μενού του ECDIS.

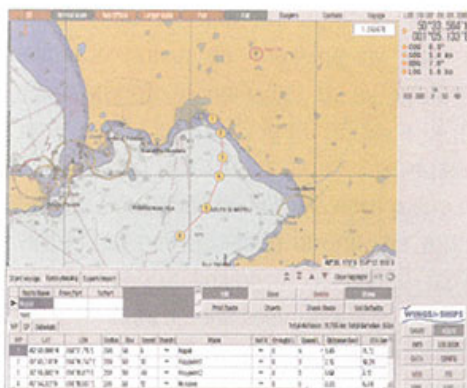
Η γενική δομή του κεντρικού server παρουσιάζεται στην εικόνα 2. Ο κεντρικός server του Wings For Ships έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να δέχεται πλήρη γκάμα πρωτοκόλλων επικοινωνίας που χρησιμοποιούνται από τους διάφορους κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλι-



σμού. Για τη μετάδοση των δεδομένων θα χρησιμοποιηθούν ISDN ή GSM τεχνολογίες, το σύστημα INMARSAT B ή C και άλλες συμβατικές μορφές επικοινωνίας. Επί πλέον, ένας από τους βασικούς στόχους του προγράμματος είναι να αναπτύξει πακέτα προσομοίωσης θαλάσσιων διαδρομών με άμεσο στόχο την πραγματοποίηση τόσο της αξιολόγησης της διαδρομής όσο και της βελτιστοποίησης του χρόνου άφιξης και αναχώρησης του πλοίου. Επίσης, με τη βοήθεια των εργαλείων προσομοίωσης, θα δίνονται εναλλακτικά σενάρια με άμεσο στόχο την ελαχιστοποίηση του καταναλισκόμενου καυσίμου, αλλά και της πιθανότητας εμφάνισης sea sickness στους επιβάτες λόγω κακών καιρικών συνθηκών. Η εικόνα 3 εμφανίζει μία από τις οθόνες προσομοίωσης θαλάσσιας διαδρομής που θα παρέχονται από το Wings For Ships.



Εικόνα 2: Κεντρικός server του Wings For Ships.



Εικόνα 3: Οθόνη προσομοίωσης διαδρομής του Wings For Ships.

Τεχνικά το Wings For Ships θα αναπτύξει τους ακόλουθους τομείς:

1. Κωδικοποίηση των απαιτήσεων των ευρωπαϊκών πλοιοκτητριών εταιρειών και οι οποίες χρειάζονται για τον προσδιορισμό των τεχνικών και λειτουργικών ιδιοτεροτήτων του συστήματος Wings For Ships.
2. Εφαρμογή και βελτιστοποίηση των υπάρχουσών δορυφορικών επικοινωνιών και radar στον τομέα της πληροφορίας καιρικών δεδομένων.
3. Εφαρμογή και βελτιστοποίηση των υπάρχόντων συστημάτων ECDIS για μετεωρολογικά δεδομένα.
4. Ανάπτυξη μοντέλων αλλαγής πορείας πλοίου για την ορθότερη υποστήριξη των αποφάσεων.
5. Δοκιμές του συστήματος υπό πραγματικές συνθήκες.
6. Εκτίμηση των δοκιμών για την ορθή λειτουργία του συστήματος.
7. Διορθωτικές κινήσεις βασισμένες στις αντιδράσεις των τελικών χρηστών του συστήματος.
8. Κατοχύρωση της διαδικασίας, βασισμένη σε κριτήρια που τίθενται από τους διεθνείς οργανισμούς.
9. Εκτίμηση της πολυπλοκότητας του συστήματος και της αναγκαιότητας εφαρμογής του.

Τα προσδοκώμενα αποτελέσματα θα είναι ένα σύστημα βοήθειας για αλλαγή διαδρομής, βασισμένο σε μετεωρολογικά δεδομένα και το οποίο θα βοηθάει τους πλοιάρχους των πλοίων να πλοηγήσουν καλύτερα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες και παράλληλα να βρίσκουν πολύ γρήγορα και εύκολα την περισσότερο ασφαλή και αποδοτική διαδρομή για τον προορισμό τους.

Η ΑΕΝ Μακεδονίας, με τη συμμετοχή της στο ερευνητικό αυτό πρόγραμμα παράλληλα και με τα υπόλοιπα χρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση προγράμματα, αφενός επεκτείνει τη δραστηριότητά της σε εξειδικευμένο έργο στο ναυτιλιακό χώρο σε συνεργασία με καταξιωμένους φορείς της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, αφετέρου ενημερώνεται σε σύγχρονη ναυτιλιακή τεχνολογία αιχμής, προς όφελος του εκπαιδευτικού της έργου.

Αισθάνεται, δε, την υποχρέωση να ευχαριστήσει τις εταιρείες NEA (Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου), HFD (Hellas Flying Dolphins) και Superfast Ferries για τη σημαντική βοήθεια που προσέφεραν, με τη διάθεση πλοίων και προσωπικού τους, για να καλυφθούν ερευνητικές απαιτήσεις στο πρόγραμμα αυτό.

S. RANIS - PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE



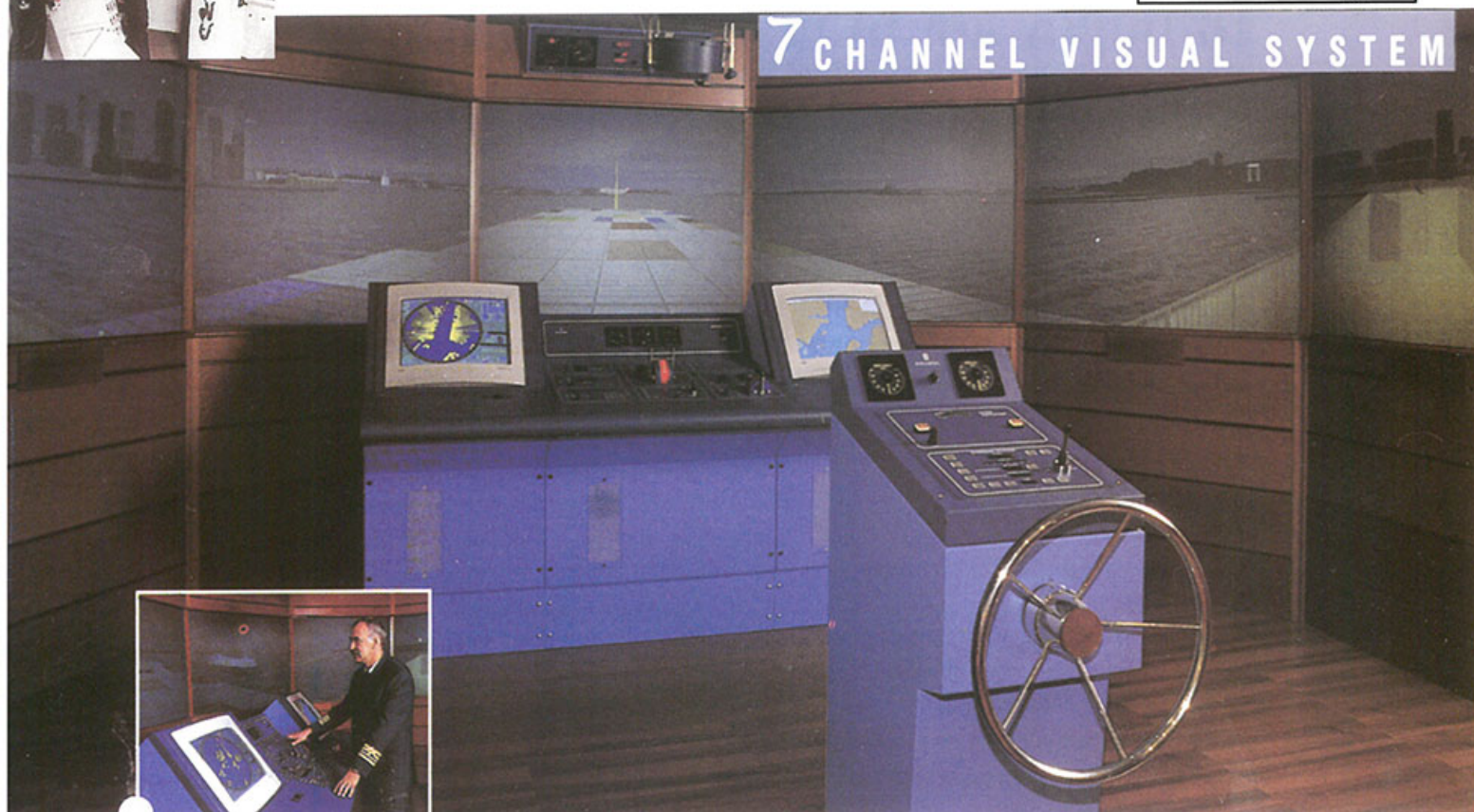
BRM - BTM Course

POLARIS - NORCONTROL FULL MISSION BRIDGE MANOEUVRING SIMULATOR A TOTAL CONCEPT FOR TRAINING AND EVALUATION

CAPABLE OF SIMULATING A TOTAL SHIPBOARD BRIDGE OPERATION INCLUDING THE CAPABILITY FOR ADVANCE MANOEUVRING

5 DAYS BRM-BTM COURSES BRIDGES TEAM MANAGEMENT INCLUDING 3 DAYS SIMULATION

40, LEOSTHENOUS STR.
185 35 PIRAEUS
Tel: +30 210 4525301/304
Fax: +30 210 4181704
E-mail: pmte@hol.gr



A guide to training

With the support of our Class A simulator

STCW - Specification of standard of competence for officers in charge
Chapter II

Table A-II/ 1.1	Plan and conduct a passage and determine position
Table A-II/ 1.2	Maintain a safe navigational watch
Table A-II/ 1.3	Use of radar and ARPA to maintain safety of navigation
Table A-II/ 1.4	Respond to emergencies
Table A-II/ 1.5	Respond to a distress signal at sea
Table A-II/ 1.8	Manoeuvre the ship
Table A-II/ 2.1	Plan voyage and conduct navigation
Table A-II/ 2.2	Determine position and the accuracy of resultant position fix by any means
Table A-II/ 2.3	Determine and allow for compass errors
Table A-II/ 2.4	Co-ordinate search and rescue operations
Table A-II/ 2.5	Establish watchkeeping arrangements and procedures
Table A-II/ 2.6	Maintains safe navigation through the use of radar and ARPA and modern navigation systems to assist command decision - making
Table A-II/ 2.8	Manoeuvre and handle a ship in all conditions
Table A-II/ 2.9	Operate remote controls of propulsion plant and engineering systems and services



Το παρόν και το μέλλον στις τηλεπικοινωνίες του Πολεμικού Ναυτικού

>>> Συνέντευξη του πλοιάρχου Εμμανουήλ Βελώνια Π.Ν.

Διευθυντή Επικοινωνιών Πολεμικού Ναυτικού

Το πλέγμα επικοινωνιών του Πολεμικού Ναυτικού καλύπτει ένα ευρύ φάσμα επιχειρησιακών απαιτήσεων και λειτουργιών. Οι απαιτήσεις του Π.Ν. στο χώρο των επικοινωνιών αντικατοπτρίζουν το σύνθετο περιβάλλον που επιβάλλει η τεχνολογία και οι πολύπλοκες επιχειρήσεις των Ενόπλων Δυνάμεων.

Κύριε πλοιάρχε, ποια είναι η βασική ιδέα πάνω στην οποία έχουν δομηθεί οι επικοινωνίες του Π.Ν. και τα αντίστοιχα συστήματα που καλούνται να τις υποστηρίξουν;

Το πλέγμα επικοινωνιών του Πολεμικού Ναυτικού καλύπτει ένα ευρύ φάσμα επιχειρησιακών απαιτήσεων και λειτουργιών. Οι απαιτήσεις του Π.Ν. στο χώρο των επικοινωνιών αντικατοπτρίζουν το σύνθετο περιβάλλον που επιβάλλει η τεχνολογία και οι πολύπλοκες επιχειρήσεις των Ενόπλων Δυνάμεων.

Ως εκ τούτου, όταν αναφερόμαστε σε "επικοινωνιακά" συστήματα, εννοούμε τα συστήματα ανταλλαγής δεδομένων στα διάφορα επίπεδα διοίκησης. Για το Πολεμικό Ναυτικό υπήρξε έντονη η απαίτηση να διαθέτει ένα αξιόπιστο Σύστημα Διοίκησης, Ελέγχου & Επικοινωνιών (ΣΔΕ-ΕΠ) με σκοπό την υποστήριξη και τον έλεγχο όλων των ενδεχόμενων επιχειρήσεων. Το παραπάνω σύστημα έπρεπε να αποδειχθεί ασφαλές και αξιόπιστο σε περιόδους όχι μόνον ειρήνης, αλλά και σε περιόδους ταραχών σχέσεων, έντασης, κρίσης, όπως και σε ενδεχόμενο πόλεμου. Η εξασφάλιση ενός αξιόπιστου, ευέλικτου και ανθεκτικού σε παρεμβολές ΣΔΕΕΠ, στο δύσκολο γεωμορφολογικά ελλαδικό χώρο, αποτελούσε επείγουσα αναγκαιότητα για το Π.Ν. Σήμερα, το σύστημα αυτό έχει υλοποιηθεί αρχιτεκτονικά στο μεγαλύτερο μέρος του. Η ολοκλήρωσή του όμως θα επέλθει σύντομα με την εκμετάλλευση του νέου εθνικού μας δορυφόρου Hellas Sat.

Ποιες βασικές λειτουργίες καλούνται να επιτελέσουν και ποιες δυσκολίες να ξεπεράσουν τα Συστήματα Διοίκησης, Ελέγχου και Επικοινωνιών και πώς αυτά έχουν "ιεραρχηθεί";

Ένα σύγχρονο Σύστημα Διοίκησης, Ελέγχου και Επικοινωνιών εκτελεί τις παρακάτω λειτουργίες:

- Αυτοματοποίηση, τυποποίηση και απεικόνιση των πληροφοριών (τα στοιχεία των μονάδων και οι πληροφορίες αποθηκεύονται στην Database του συστήματος μέσα από την οποία γίνεται η αυτόματη διαχείρισή τους).
- Αυτόματη διαχείριση των πληροφοριών του συστήματος (διαχείριση, αποθήκευση, αναζήτηση, επεξεργασία, ενημέρωση επί των πληροφοριών του χώρου επιχειρήσεων).
- Ελαχιστοποίηση χρόνου διακίνησης των πληροφοριών από και προς στρατηγία και τακτικές μονάδες. Τελικός στόχος είναι η ταχύτερη και ορθότερη λήψη αποφάσεων.

Τα Συστήματα Διοίκησης, Ελέγχου και Επικοινωνιών διαιρούνται σε δύο κατηγορίες:

Α. Στρατηγικά

Με τον όρο "στρατηγικά" εννοούμε τα συστήματα τα οποία είναι εγκατεστημένα στην Ήρρά και έχουν σκοπό την επί συνεχούς βάσης υποστήριξη των ναυτικών δυνάμεων εν πλώ, με πληροφορίες και κατευθυντήριες εντολές, καθώς και το στρατηγικό και τον επιχειρησιακό έλεγχο των ναυτικών επιχειρήσεων. Πιο γενικά, τα στρα-



τηγικά συστήματα αποτελούν όλα τα μέσα που μεταδίδουν την πληροφορία από τη στεριά προς τη θάλασσα (π.χ. απροειδοποίητη εκπομπή - οδηγίες προς τα πλοία κτλ.).

Β. Τακτικά

Με τον όρο "τακτικά" εννοούμε τα συστήματα τα οποία είναι εγκατεστημένα πάνω σε πλοία, αεροσκάφη και ελικόπτερα και έχουν σκοπό την επί συνεχούς βάσης και κατά τον καλύτερο τρόπο εκμετάλλευση των πληροφοριών, την ανταλλαγή τακτικής εικόνας και την ορθότερη χρησιμοποίηση των διατιθέμενων όπλων.

Για την υποστήριξη του ΣΔΕΕΠ σε καταστάσεις ειρήνης, έντασης και πολέμου έχουν σχεδιαστεί αυτοδύναμες επικοινωνίες, που χαρακτηρίζονται από τα εξής στοιχεία: Ταχύτητα, ασφάλεια, επιβιωσιμότητα, διαθεσιμότητα, αξιοπιστία, ευελιξία, αποτελεσματικότητα, επιχειρησιακή ετοιμότητα.

Όπως διαφαίνεται, οι επικοινωνίες στο Π.Ν. επηρεάζονται άμεσα από τη σύγχρονη, ταχύτατη εξέλιξη της τεχνολογίας. Υπήρξε, δηλαδή, χρόνια απαίτηση για τάχιστα, αξιόπιστη και ανθεκτική σε παρεμβολές μετάδοση μεγάλου όγκου πληροφορίας από τη στεριά προς τη θάλασσα.

Ποια είναι τα κυριότερα επικοινωνιακά μέσα που χρησιμοποιεί σήμερα το Π.Ν.;

Τα βασικά είδη των μέσων που χρησιμοποιούνται είναι: α. Οι ενσύρματες επικοινωνίες μεταξύ σταθμών Ήρας, που βασίζονται στην υπάρχουσα υποδομή του ΟΤΕ και επίγειου δικτύου οπτικών ινών των Ενόπλων Δυνάμεων.

Οι ασύρματες επικοινωνίες, μεταξύ σταθμών Ήρας, ως εναλλακτικές των παραπάνω. Εάν δεν λειτουργήσουν οι ενσύρματες επικοινωνίες καταφεύγουμε στις ασύρματες επικοινωνίες, που δυστυχώς δεν έχουν τη δυνατότητα να

μεταδίδουν ευρύ όγκο πληροφοριών. Από την άλλη πλευρά, μεγάλο εύρος μετάδοσης πληροφορίας παρέχουν οι δορυφορικές επικοινωνίες.

β. Οι ασύρματες επικοινωνίες μεταξύ μονάδων Π.Ν. (πλοία, υποβρύχια, ελικόπτερα, αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας) και σταθμών Ήρας.

γ. Η εκμετάλλευση δορυφορικών επικοινωνιών στρατιωτικών και εμπορικών τύπων.

Στις στρατιωτικές δορυφορικές επικοινωνίες συμπεριλαμβάνουμε τις διασυμμαχικές (μέσω NATO) ή εθνικές (Hellasat) ή πολιτικού τύπου (Inmarsat) με κατάλληλες διατάξεις που παρέχουν κρυπτασφάλεια.

Ποια είδη πληροφορίας μεταδίδονται σήμερα μέσω του Συστήματος Διοίκησης, Ελέγχου & Επικοινωνιών; Τα βασικά είδη πληροφορίας που μεταδίδονται ταυτόχρονα ή και μεμονωμένα είναι:

Η φωνή σε αναλογική ή/και ψηφιακή μορφή, το fax, το Video Teleconference, τα Images (ανανεούμενη ή σταθερή εικόνα), η ανταλλαγή σημαντικής αλληλογραφίας με την κλασική μορφή (τηλέτυπο) αλλά κυρίως με μορφή e-mail (και χρήση File Transfer Protocol FTP/IP) και η ανταλλαγή δεδομένων στο πλαίσιο υποστηρίξεως εφαρμογών δικτύων επιτηρήσεως και στοχοποιήσεως σε συνεργασία με τους λοιπούς κλάδους Ε.Δ.

Ποια είναι τα επιμέρους συστήματα που υποστηρίζουν το (την έννοια) Σύστημα Διοίκησης, Ελέγχου & Επικοινωνιών;

Είναι, αφενός, τα συστήματα που συγκεντρώνουν από τους αισθητήρες, επεξεργάζονται και απεικονίζουν πληροφορίες/ίχνη ενδιαφέροντος του Π.Ν. (Μπορούν να παραλληλισθούν με το σύστημα VTMS του ΥΕΝ ως προς την αρχή τους.)



Αφαιτέρου, είναι τα λοιπά συστήματα και μέσα για τη μεταφορά απλούστερου είδους πληροφοριών όπως, λ.χ., σήματα, e-mail, φωνή με εκμετάλλευση ποικίλων και α-εξόπιστων φορέων (ασυρματικών ή/και ενσύρματων).

Πόσο αναγκαίος είναι ο ρόλος της διαλειτουργικότητας των συστημάτων για το Π.Ν.;

Η διαλειτουργικότητα των μέσων είναι ένας μεγάλος τομέας για τις Ένοπλες Δυνάμεις. Το Π.Ν. καλείται να είναι διαλειτουργικό τόσο με τις λοιπές ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις (Στρατός Ήρρας, Πολεμική Αεροπορία) όσο και με τις συμμαχικές δυνάμεις και το ΝΑΤΟ. Γι' αυτόν το λόγο παρακολουθούμε τις εξελίξεις στα διάφορα fora του εξωτερικού και συμφωνούμε για την τεχνολογία που επιβάλλεται να ακολουθήσουμε. Η τεχνολογία υιοθετείται πλέον με συμφωνίες τυποποιήσεως (standardization agreements). Παλαιότερα στις ασύρματες τεχνολογίες δεν υπήρχαν τέτοιες απαιτήσεις.

Ποια είναι η συνεργασία του Π.Ν. με το Λιμενικό Σώμα;

Από τον καιρό της ειρήνης η συνεργασία του Π.Ν. με το Λ.Σ. είναι μεγάλης σημασίας. Εξάλλου, πρόκειται για "φορείς" οι οποίοι ουσιαστικά μιλάνε την ίδια "γλώσσα", εκείνη του Έλληνα ναυτικού. Οι περιπτώσεις συνεργασίας στην καθημερινότητα των ναυτικών δραστηριοτήτων δεν είναι λίγες, όπως λ.χ. η από θαλάσσης επιτήρηση των ακτών και οι περιπτώσεις συμβάντων SAR στη θάλασσα. Από την άλλη, σε περίπτωση πολέμου, έχουν θεσπισθεί ειδικές διατάξεις που ρυθμίζουν σε λεπτομέρεια διοικητικές και επιχειρησιακές δραστηριότητες. Προφανώς για τη συνεργασία αυτή, είτε στην ειρήνη ή και στον πόλεμο, έχουν εγκατασταθεί οι διαδικασίες και τα μέσα για την αξιόπιστη επικοινωνία. Η συνεργασία στο επίπεδο επικοινωνιών συνεχώς ανανεώνεται και προφανώς βελτιώνεται για την επίτευξη της μέγιστης δυνατής διαλειτουργικότητας μέσα από την αυτοματοποίηση.

Θεωρείτε επιτυχή τη σημερινή απόδοση του Συστήματος;

Το Σύστημα Διοίκησης, Ελέγχου και Επικοινωνιών του Π.Ν. στην παρούσα κατάστασή του λειτουργεί και αποδίδει ικανοποιητικά. Δεδομένων των αλματωδών τεχνολογικών εξελίξεων και των διαρκώς αυξανόμενων επιχειρη-

σιακών αναγκών, απαιτείται ο συνεχής εκσυγχρονισμός και η αναβάθμισή του, τόσο σε εθνικό όσο και νατοϊκό πλαίσιο. Το Π.Ν. παρακολουθεί και αξιοποιεί επιτυχώς πλέον την ταχύτατη εξέλιξη της τεχνολογίας, προκειμένου να καλύψει τις ραγδαία αυξανόμενες ανάγκες του. Η παγκόσμια και καθολική ανάπτυξη της τεχνολογίας συμπίπτει μάλιστα το κόστος αγοράς για το κράτος αλλά και τις επιχειρήσεις, ειδικά σε σχέση με παλαιότερες εποχές, όταν δεν υπήρχε ευρύς εταιρικός και τεχνολογικός ανταγωνισμός σε θέματα επικοινωνιακού εξοπλισμού. Προκειμένου να επιτευχθεί η βέλτιστη δυνατή απόδοση του ΣΔΕΕΠ έχουν εκπονηθεί μελέτες και προγράμματα, τα οποία υλοποιούνται με το βέλτιστο συσχετισμό κόστους - αποδοτικότητας (cost effectiveness) μέσα στο δεδομένο οικονομικό πλαίσιο του προϋπολογισμού του Π.Ν.

Ποιες δυνατότητες και προοπτικές δίδονται στο Π.Ν. με την εκτόξευση του νέου ελληνικού δορυφόρου;

Ο Hellas Sat είναι ήδη στο Διάστημα και ένα μέρος των υπηρεσιών του δορυφόρου θα εξυπηρετήσει τις Ένοπλες Δυνάμεις. Σήμερα βρίσκεται ακόμα σε φάση δοκιμών και το όλο θέμα συντονίζεται από το ΓΕΕΘΑ. Το πρόγραμμα ξεκίνησε από το υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών και υπάρχει στενή συνεργασία με αυτό, δεδομένων των απαιτήσεων εκμεταλλεύσεως και από πολιτικούς, κοινωνικούς και λοιπούς φορείς.

Η συμμετοχή του Π.Ν. στον Hellas Sat είναι επιβεβλημένη και περιλαμβάνει τον εξοπλισμό όλου του πολεμικού μας στόλου με συστήματα που θα εξυπηρετούν τις δορυφορικές επιχειρήσεις. Το θέμα αυτό είναι για μας η δεύτερη επανάσταση που θα επέλθει στις επικοινωνίες των Ενόπλων Δυνάμεων, αφού μετά την αναλογική μορφή επικοινωνιών, που αντικαταστάθηκε με ψηφιακή, σήμερα ένα μεγάλο μέρος της ψηφιακής θα εξυπηρετείται από τη δορυφορική τεχνολογία.

Για το Π.Ν. η αξιοποίηση του δορυφόρου είναι ένας πολυπόθητος στόχος που αναβαθμίζει σημαντικά τις επιχειρησιακές δυνατότητές του, αφού κερδίζουμε σε ταχύτητα και σε όγκο μετάδοσης πληροφορίας και ελαχιστοποιούνται οι υποκλοπές. Η αποκλειστική εθνική κατοχή και χρήση του δορυφόρου συνεισφέρει στην ουσιαστική ανεξαρτησία και ελευθερία των κινήσεων που απαιτούνται σήμερα από τις σύγχρονες Ένοπλες Δυνάμεις.

CHOICE OF FLAG MATTERS



The Marshall Islands Registry

Qualities to Consider:

Flag State Administrators with over 54 Years of Experience

Politically Stable Jurisdiction

Modern Maritime & Corporate Law

Excellent Port State Control and Safety Record

Worldwide Vessel Registration and Mortgage Recordation Services

THE CHOICE IS YOURS...



INTERNATIONAL REGISTRIES (Greece) Ltd.

1-3 FILELLINON STR., 4TH FLOOR, 185 36 PIRAEUS GREECE

TEL: +30-210-4293 223/227 ~ FAX: +30-210-4293-228 ~ E-MAIL: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

WASHINGTON, D.C./RESTON NEW YORK FT. LAUDERDALE/MIAMI LONDON HONG KONG ZURICH

website: www.register-iri.com

70 χρόνια BRITISH AIRWAYS στην Ελλάδα

Εβδομήντα χρόνια διαρκούς παρουσίας στην Ελλάδα γιορτάζει φέτος η British Airways. Ο βρετανικός αερομεταφορέας συνδέει την Ελλάδα με τη Μεγάλη Βρετανία και δικαιολογημένα κατέχει την πρώτη θέση στις καρδιές των Ελλήνων ταξιδιωτών. Η Imperial Airways, εταιρεία-πρόδρομος της British Airways, υπήρξε η πρώτη αεροπορική εταιρεία που εισήγαγε και καθιέρωσε προγραμματισμένες πτήσεις προς τη χώρα μας τον

λυμπιακή, χαιρετίζοντας την ίδρυση του κονσόρτσιουμ αυτού ως «τη μεγαλύτερη εμπορική και λειτουργική συμφωνία της ιστορίας της».

Το 1972 η BEA συγχωνεύτηκε με την BOAC, το δεύτερο μεγαλύτερο αερομεταφορέα στη Μεγάλη Βρετανία εκείνης της εποχής, δημιουργώντας την British Airways.

Τον Οκτώβριο του 1983, η British Airways γιόρτασε τη



Με το χαρακτηριστικό look των 40's, οι αεροσυνοδοί της British Airways ετοιμάζονται να επιβιβαστούν στην πτήση Λονδίνο - Αθήνα



Σέρβις εφάμιλλο εστιατορίου 3 αστέρων σε επιβάτες παλαιότερων πτήσεων της British Airways

Ιούλιο του 1933. Τα αεροπλάνα που εκτελούσαν τη διαδρομή αυτή ήταν τα «Atlantas» των εννέα επιβατικών καθισμάτων.

Από το 1947 η BEA, διάδοχος της Imperial Airways, άρχισε να χρησιμοποιεί αεροσκάφη τύπου Viking για τις πτήσεις της προς την Αθήνα. Το 1953 πραγματοποίησε την πρώτη επιβατική πτήση παγκοσμίως με κινητήρα Turbo, με αεροσκάφος τύπου Viscount, πετώντας από τη Ρώμη προς την Αθήνα και τη Λευκωσία.

Το 1960 η Ελλάδα εισέρχεται στην εποχή των αεριωθουμένων (jet) με την BEA. Τη χρονιά εκείνη, η BEA συγκρότησε μια κοινοπραξία με τη νεοσύστατη τότε Ο-

χρυσή επέτειο των τακτικών, προγραμματισμένων πτήσεων της προς την Ελλάδα, εισάγοντας το Boeing 757 στη διαδρομή Αθήνα - Λονδίνο.

Σήμερα, η British Airways εκτελεί τρεις καθημερινές πτήσεις στη διαδρομή Αθήνα - Λονδίνο, πετώντας με Boeing 767 και 757 προς το Terminal 4 του αεροδρομίου Heathrow, ενώ κατά τη θερινή περίοδο συνδέει καθημερινά την Αθήνα και με το αεροδρόμιο Gatwick. Η British Airways αντιπροσωπεύεται στο γραφείο των Αθηνών από τους έμπειρους Βασίλη Δάλλαρη στη θέση του περιφερειακού εμπορικού διευθυντή και Freddie Stier στη θέση της διευθύντριας πωλήσεων.

Ταξιδέψτε...

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ

...με NEL LINES και TELESTET!

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ-ΣΑΜΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 210 4123185-4115015 - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2310 522716 - ΛΗΜΝΟΣ 22540 22460 - ΣΥΡΟΣ 22810 83400
 ΜΥΤΙΛΗΝΗ 22510 28480-22220 - ΕΥΔΗΛΟΣ 22750 31990 - ΑΜΟΡΓΟΣ 22850 71201 - ΣΑΜΟΣ 22730 25133 - ΜΥΚΟΝΟΣ 22890 28240
 ΚΩΣ 22420 49930 - ΤΗΝΟΣ 22830 22517 - ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ 22750 22397-8 - ΝΑΞΟΣ 22850 23830 - ΠΑΡΟΣ 22840 21582
 ΡΟΔΟΣ 22410 37052 - ΧΙΟΣ 22710 23971-25848 - ΚΑΛΥΜΝΟΣ 22430 28777



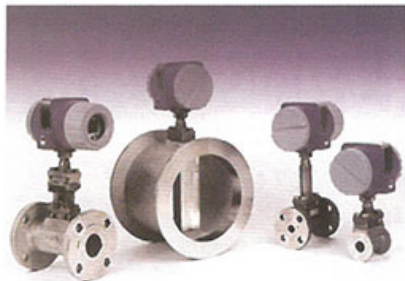
NEL LINES



Μιλάτε, σας Ακούμε

Επιμέλεια:

Λίσα Μαρέλου



Η νέα συνεργασία της Uteco

Η FOXBORO, γνωστή στο χώρο των οργάνων μέτρησης και ελέγχου για τη βιομηχανία και τη ναυτιλία, παραχώρησε την αποκλειστική διάθεση, προώθηση και υποστήριξη των προϊόντων της στην Uteco ABEE.

Με παρουσία μεγαλύτερη των 100 ετών στον αυτοματισμό, η FOXBORO εκτός από την πληθώρα των προϊόντων που διαθέτει, δίνει τις κατάλληλες λύσεις και στις πιο περίπλοκες και δύσκολες εφαρμογές μέτρησης αυτοματισμού.

Στο πρόγραμμα της FOXBORO περιλαμβάνονται:

- Ηλεκτρονικοί μεταδότες πίεσης και θερμοκρασίας / υγρασίας.
- Vortex ροόμετρα υγρών - αερίων - ατμού.
- Ηλεκτρομαγνητικά ροόμετρα.
- Μεταδότες στάθμης, πυκνότητας μέσω υδροστατικής πίεσης.
- Ροόμετρα μάζας Coriolis.
- Όργανα/συστήματα ανάλυσης (pH, αγωγιμότητα, REDOX).
- Καταγραφικά, ενδεικτικά, ελεγκτές.
- Positioners βαλβίδων ελέγχου.

Επίσης στη FOXBORO ανήκει και ο οίκος Eckardt, γνωστός στην κατασκευή κατά βάση πνευματικών οργάνων, όπως μεταδότες πίεσης, θερμοκρασίας, positioner, καταγραφικά, ενδεικτικά πνευματικά ρελέ.

Η Uteco ABEE μέσω και αυτής της νέας συνεργασίας ισχυροποιείται ακόμη περισσότερο και θέτει στόχους για τα προϊόντα της FOXBORO στην Ελλάδα, μέσω της παροχής/διάθεσης προϊόντων και ολοκληρωμένων λύσεων καθώς και πλήρους τεχνικής υποστήριξης.



Παγκόσμια πρωτιά της ELVICTOR

Ένα πρωτοποριακό πρόγραμμα δημιούργησε η εταιρεία Elvictor, το οποίο και παρέχει δωρεάν στις ναυτιλιακές εταιρείες που συνεργάζεται. Πρόκειται για τα Web Accounts, ISM Project Compilation - Videoconference που λειτουργούν επί 24ώρου βάσεως. Τα νέα αυτά προγράμματα έχουν ως σκοπό τη συνεχή και άμεση πληροφόρηση μέσω Internet με άμεση σύνδεση με το on line σύστημα και τη βάση δεδομένων της Elvictor για εξεύρεση οποιασδήποτε πληροφορίας-στοιχείου για κάθε ναυτικό της, ταχεία εξυπηρέτηση και χωρίς χαρτιά επικοινωνίας (paperless).

Η εταιρεία πιστοποιήθηκε την 1η Οκτωβρίου από τον DNV ως η μόνη και πρώτη paperless ναυτιλιακή εταιρεία παροχής ναυτεργατικού δυναμικού παγκοσμίως.

Επίσης, μία ακόμη πρωτοποριακή υπηρεσία που θα βοηθήσει τις ναυτιλιακές εταιρείες στο άμεσο μέλλον να εργάζονται χωρίς χαρτιά και να εξοικονομούν χρόνο και χρήματα, είναι το πρόγραμμα ISM Projected Compilation. Αυτό το πρόγραμμα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για λύσεις Conformities των πλοίων, όπου τα Coast Guards και Port Authorities θα έχουν access στην κεντρική βάση δεδομένων της Elvictor για θέματα που αφορούν τα πλοία του κάθε πελάτη της εταιρείας, που προσεγγίζουν τα εκάστοτε λιμάνια των προαναφερόμενων αρχών. Οι πελάτες της Elvictor ήδη εκδήλωσαν ενδιαφέρον για την ενσωμάτωση των Innovative Services στο ISM τους, προκειμένου να πετύχουν την paperless εφαρμογή στα κεντρικά τους γραφεία.

*In GREEK waters
JETOIL leads the way.*

JETOIL, 35 years ago anticipated a growing emphasis on Bunker market activity.

Today JETOIL acts as a principal and independent physical Bunker supplier in Greek waters in all major ports (Piraeus, Salonica, Kalamata, Pylos) as well as other ports and islands within Greek waters (Chalkis, Lavrion, Crete, Kythira, Mylos, Patra). It provides high standard services at competitive prices. It supplies the best quality at the right quantity.

So, if your ships call Piraeus or the other Greek ports, try the best Bunker supplier. Try JETOIL!

JETOIL

Η συνάντηση του International Salvage Union's για πρώτη φορά στην Αθήνα

Για πρώτη φορά διοργανώθηκε στην Αθήνα η ετήσια συνάντηση του International Salvage Union's (ISU). Προσωπικότητες από τον παγκόσμιο χώρο των ρυμουλκών συγκεντρώθηκαν σε γνωστό αθηναϊκό εστιατόριο, σε εκδήλωση που διοργάνωσε η εταιρεία Tsavlis Salvage Group.

Στην ομιλία του ο κ. Νίκος Τσαβλίνης καλωσόρισε τους πολυπληθείς καλεσμένους, οι οποίοι βρέθηκαν από όλον τον κόσμο στην Αθήνα για πρώτη φορά μετά 23 χρόνια ετήσιων συναντήσεων.

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΥΠΟΘΗΚΩΝ

Συγγραφείς Graeme Bowtle
& Kevin McGuinness

Εκδόσεις LLP - Lloyd's Shipping Law Library

Το «Δίκαιον των Ναυτικών Υποθηκών» προσφέρει περιεκτική σύγχρονη κάλυψη του Αγγλικού Δικαίου Ναυτικών Υποθηκών. Όλα τα θέματα των ναυτικών υποθηκών καλύπτονται, όπως: πλοιοκτησίας, καταχώρησης υποθηκών στα νηολόγια, περιγραφή διαφόρων τύπων υποθηκών και ασφαλισμένου συμφέροντος, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών και του ενυπόθηκου δανειστή.

Ακόμα καλύπτονται θέματα ασφαλειών, προβλημάτων που προκύπτουν από την μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη, μέσα εκτελέσεως παρεχόμενα στον ενυπόθηκο δανειστή, θέματα αναγκαστικής εκκαθάρισης και σύγκρουσης δικαίων.

Βασικά σημεία πωλήσεων.

1. Το μόνο βιβλίο που προβάλλει σύγχρονη λεπτομερή κάλυψη των ναυτικών υποθηκών.
 2. Καλύπτει τις θέσεις του πλοιοκτήτη και του ενυπόθηκου δανειστή.
 3. Περιέχει χρήσιμα παραρτήματα συμπεριλαμβανομένου ενός καθιερωμένου τύπου υποθηκικού συμβολαίου.
- Το βιβλίο απευθύνεται σε ναυτικούς δικηγόρους, πλοιοκτήτες, διαχειριστές πλοίων, διευθυντές ναυπλιακών επιχειρήσεων, πράκτορες, ναυτικούς συμβούλους, ασφαλιστές θαλασσίων ασφαλίσεων, τραπεζίτες, εταιρείες επενδύσεων, ακαδημαϊκούς, σπουδαστές ναυτικού δικαίου.

Η TEN έγινε 10 ετών

Τα γενέθλιά της γιόρτασε η Tsakos Energy Navigation (TEN), η οποία έγινε 10 ετών, διοργανώνοντας δεξίωση με προσκεκλημένους συνεργάτες και φίλους.

Παρόντες ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος με τη σύζυγό του Ιατρώ Ειρήνη Σαρόγλου-Τσάκου, ο πρόεδρος της TEN Νίκος Τσάκος με τη σύζυγό του Σίλια, η Μαρία Τσάκου και στελέχη της εταιρείας.

Προσφάτως εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, η εταιρεία προχώρησε στην πώληση δύο δεξαμενόπλοιοι τύπου suezmax, από τα οποία αποκόμισε κέρδη 15 εκατ. δολαρίων.



**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

- Είδη Οργάνωσης Γραφείου
- Ναυτικά Έντυπα
- Τυπογραφικές Εργασίες
- Γραφική Ύλη
- Αναλώσιμα Fax, Telex, Computers
- Είδη σχεδίου
- Σχοηικά
- Σφραγίδες

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 23, 185 34 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 010.41.71.754, 010.41.34.722

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Άμεση Αποστολή τηλεφωνικών παραγγελιών

ShipRepair & Conversion

The Ship Maintenance
Exhibition and Conference

26th - 27th November 2003
Grand Hall, Olympia, London

12th ShipRepair & Conversion
Exhibition and Conference.
The one-stop-shop for repair,
conversion, maintenance, refit
and after sales services.

www.shiprepairnex.com

Please send me more information about ShipRepair & Conversion 2003, I am interested in:
☐ Exhibiting ☐ Attending the conference ☐ Attending the Workshop ☐ Visiting the exhibition

Organised by
Lloyd's List events

Name: Position:
Company: E-mail:
Address:
Country: Postcode:
Tel: Fax:

Please complete and return to: Lloyd's List Events, 69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, UK.
Tel: +44 20 7553 1565 Fax: +44 20 7553 1820 E-mail: donna.watson@informa.com

REF: SRC03/13

FAX BACK TO LLOYD'S LIST EVENTS: +44 20 7553 1820

DATA PROTECTION: The personal information shown in this e-mail, or provided by you, will be held on a database and may be shared with companies in the Informa Group in the UK and internationally. Sometimes your details may be obtained from external companies for marketing purposes. If you do not wish your details to be used for this purpose, please write to the Database Marketing Manager, IBC UK Conferences Limited, Enterprise House, 45 Station Approach, West Byfleet, Surrey, KT14 6NN. E-mail database@ibcuk.co.uk

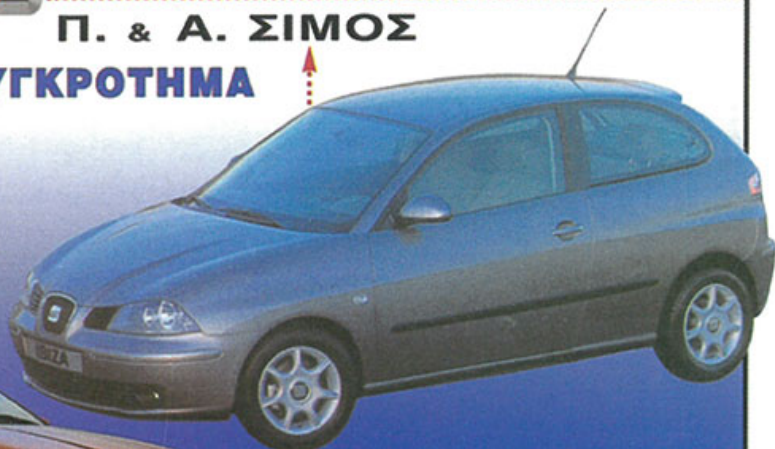


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Δόσεις**



ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 93, 18541 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Τηλ.: 210 48 33 877, Fax: 210 48 25 931



The first dedicated manning services agent in Piraeus
to achieve ISO 9002 certification



UNITED SHIPPING & TRADING COMPANY OF GREECE, S.A.



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

TEL: +30 210 4283660 • FAX: +30 210 4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

ISO 9000 CERTIFICATE OF COMPLIANCE

This is to certify that the Quality Management System of:

TURBOTECHNICA LTD
123 DIMOKRATIAS AVE, PERAMA
PIRAEUS, GREECE 188 63

has been assessed by ABS Quality Evaluations, Inc. and found to be in compliance with the requirements set forth by:

ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:

WHOLESALE SUPPLY OF TURBOCHARGER SPARE PARTS AND SERVICE OF TURBOCHARGERS.

Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of ISO 9001:2000 requirements may be obtained by consulting the certification body.

Certificate No.:
Effective Date:
Expiration Date:

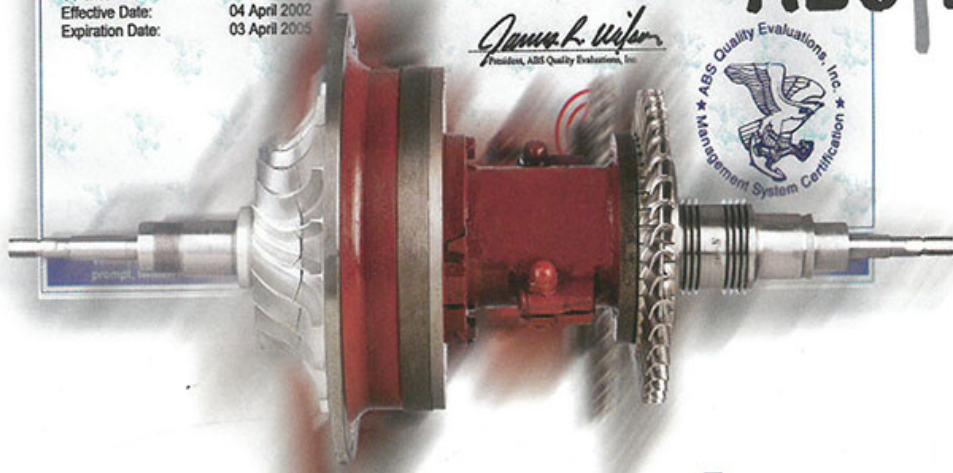
37043
04 April 2002
03 April 2005

James L. Wilson
President, ABS Quality Evaluations, Inc.



CERTIFICATE

ABS ISO

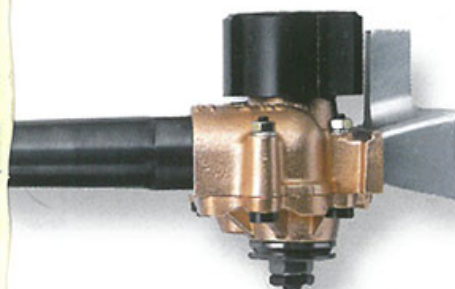


turbotechnica

D. & TH. PISTOLIS

DIRECT LINE SERVICE: 6944 304 863

SERVICE STATION: HOUSTON | SHANGHAI



From our new, well equipped warehouse we are able to cater for all your needs in the fastest and most efficient manner.
We supply the most extensive range of new and re-conditioned spare parts; turbochargers complete and unassembled, and exhaust turbo rotors.

[Quality Assurance ISO 9001-2000, ABS]

Our international network of highly skilled technicians guarantees both precision and reliability in all work carried out;
Dynamic Balancing, repair of rotors and turbochargers and general servicing - provided at the most competitive price.



123 DIMOKRATIAS Av. GR. 188 63 PERAMA

TEL.: +210 441 5963, +210 402 2794, 6944 596 079 FAX: +210 441 4104 WEB SITE: www.turbotechnica.gr E-MAIL: turbopis@hol.gr



TURBOMED

ΧΥΤΗΡΙΟ • ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ • TURBO SERVICE



ΧΥΤΗΡΙΟ

- Χυτά ακριβείας
- Μέθοδος Lost Wax (χαμένο κερί)
- Ειδικά κράματα σιδηρούχα και μη σιδηρούχα
- Ανοξείδωτος χάλυβας
- Εξαρτήματα Βιομηχανίας και Ναυτιλίας



ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ

- Γενικές επισκευές μηχανών εσωτερικής καύσης
- Μηχανολογικές κατασκευές ακριβείας



LINE ADVERTISING

ΤΗΛ.: 210 4616001

FAX: 210 4616082

www.turbomed.gr

TURBO SERVICE

- Δυναμική ζυγοστάθμιση
- Επισκευές & ανταλλακτικά Turbocharger
- CAD/CAM, CNC

